

**COMPANHIA PAULISTA DE
ESTRADAS DE FERRO**

**REGULAMENTO INTERNO
DO TRAFEGO**

**CIRCULAÇÃO DE TRENS;
CRUZAMENTO DE TRENS;
SIGNAES;
ACCIDENTES E PRECAUÇÕES.**

(M. 676)
TYP. C. P.
NOVEMBRO 1945

Descrição

Este material foi recebido no Centro-Oeste em meados da década de 1980, em um conjunto (xerox) reunindo:

Data	Sigla	Título
Novembro 1945	M. 676	Regulamento interno do tráfego. (*) • Circulação de trens; • Cruzamento de trens; • Sinais; • Acidentes e precauções. (*) Deve ser sempre referido como " RC ".
Dezembro 1945	M. 677	Ordens de Serviço Referentes ao Regulamento de Circulação de Trens Expedidas até 1º de Julho de 1931
Dezembro 1945	M. 678	Regulamento de Circulação de Trens • Linha dupla com bloqueio automático entre estações
Dezembro 1945	M. 679	Regulamento de Circulação de Trens • Estações com cabinas de sinais na linha singela
Novembro 1951	M. 216	Regulamento de Circulação de Trens • Sinalização e bloqueio automático entre Jundiaí e Campinas

M. 676 tem 100 artigos, distribuídos nos capítulos de I a VII:

- I. Staff e EX;
- II. Linha dupla;
- III. Aparelhos elétricos de staff;
- IV. Trens com estações fechadas;
- V. Cruzamentos de trens;
- VI. Sinais;
- VII. Acidentes e precauções.

As Ordens de Serviço emitidas até 1931, — reunidas em **M. 677**, — referem-se a mais alguns artigos e capítulos que extrapolam aquele conjunto inicial.

M. 678 contém o **Capítulo IX**, com os artigos 129 a 140.

M. 679 contém o **Capítulo VIII**, com os artigos 101 a 128.

M. 216 contém o **Capítulo X** do "**RC**", com os artigos 141 a 170 — e anula os artigos 38; 39; e 129 a 140.

Aqui, estão nesta sequência.

**COMPANHIA PAULISTA DE
ESTRADAS DE FERRO**

**REGULAMENTO INTERNO
DO TRAFEGO**

**CIRCULAÇÃO DE TRENS;
CRUZAMENTO DE TRENS;
SIGNAES;
ACCIDENTES E PRECAUÇÕES.**

(M. 676)
TYP. C. P.
NOVEMBRO 1945

A V I S O

Todas as referencias a este regulamento
devem ser dadas pelas iniciais R. C.

CIRCULAÇÃO DE TRENS

CAPITULO I

Staff e E X

O staff impede o encontro de dois trens e o E X não permite que um trem seja alcançado por outro, entre duas estações.

Definição do staff e E X.

O staff é a chave de uma caixa, collocada no escriptorio do chefe de estação, destinada a guardar bilhetes denominados «bilhetes de staff», que servem para autorizar partidas de trens, quando haja mais de um trem na mesma direcção e antes de um outro em direcção opposta.

A estação M tem uma caixa com bilhetes proprios para autorisar partidas de trens para a estação N. Esta tem igualmente uma caixa com bilhetes proprios para autorisar a partida de trens para a estação M. Ambas as caixas só têm uma chave, que é o staff. Si o staff estiver em M, esta estação poderá soltar os trens para N, sem perigo de encontro, porque N não tem a chave para abrir a caixa, onde se acham os bilhetes de staff. N só poderá soltar trens, quando receber staff por um dos trens e, neste caso, M não poderá mais soltar trens naquelle sentido, emquanto não receber o staff de N. Assim, torna-se impossivel o encontro de trens.

Para que um trem não seja alcançado por outro, o segundo só deve partir com E X do primeiro, isto é, com o aviso da estação, para a qual ambos os trens se destinam, de que o primeiro trem chegou e dando a hora da chegada. No exemplo acima, a estação M, de posse do staff, só poderá soltar trem para estação N, quando esta estação N telegraphar a M com todos os esclarecimentos necessarios, avisando a chegada do trem anterior ao que M quer soltar.

O systema de staff e E X garante em absoluto a circulação dos trens, desde que seja fielmente executado pelos empregados directa ou indirectamente responsáveis.

Trens sem staff e E X.

Art. 1º. — Salvo autorização especial do Escriptorio do Movimento, *nenhum trem, incluídos os de serviço, machina ou automovel poderá partir de uma estação ou posto telegraphico sem que o machinista ou chauffeur esteja de posse do staff e E X ou bilhete de staff e E X.*

Quando deve levar staff.

a) O trem levará staff, sempre que a estação seguinte, tenha de soltar um trem para a estação donde elle partiu.

Voltar á estação de partida sem chegar ao destino.

b) *Qualquer trem, machina ou automovel,* que tenha de regressar á estação de partida sem chegar á estação seguinte, só poderá partir, estando de posse do staff e E X ou autorisação especial do Escriptorio do Movimento.

• *Taes viagens não podem ser feitas com bilhete de staff,*

Requisição e conferencia dos bilhetes de staff.

Art. 2º. — Sempre que o stock de bilhetes de staff da estação só der para um mês, devem ser requisitados ao Escriptorio do Movimento, os necessários para o serviço. O Escriptorio do Movimento, os remetterá ao chefe de estação, o qual conferirá, communicando as irregularidades que notar, devolvendo os bilhetes mal impressos, viciados, de numeração em duplicata, etc. Na requisição, que é enviada ao Escriptorio do Movimento, os chefes devem declarar o ultimo numero e a quantidade dos bilhetes existentes na estação.

Como devem ser guardados os bilhetes de staff.

a) *Os bilhetes só podem ser guardados nas respectivas caixas e empilhados obedecendo á ordem numerica.*

Fecho das caixas de staff.

b) *As caixas de bilhetes devem estar sempre fechadas. É absolutamente prohibido o uso de outras chaves, que não seja o staff, para abri-las.*

Bilhetes — Como devem ser retirados da caixa.

c) *Não é permittido retirar mais de um bilhete de cada vez e este servirá de autorisação para o primeiro trem. Os bilhetes devem ser retirados na ordem numerica, preenchidos e assignados a tinta pelo chefe.*

Staff sobre as caixas.

d) *Estando o staff numa estação, deverá permanecer sobre a respectiva caixa.*

e) *Nenhum trem, machina ou automovel poderá partir de uma estação, onde não se ache o staff correspondente, salvo autorização especial do Escriptorio do Movimento.*

Partida de trens de estação em que não se ache o staff.

Art. 3º. — Findo o percurso, os bilhetes usados devem ser recolhidos e immediatamente inutilizados por meio de traços bem visíveis.

Inutilisar bilhete de staff.

a) Os que forem preenchidos errado ou que não forem usados devem ser inutilizados com as palavras «Sem effeito», escriptas transversalmente.

Art. 4º. — O aviso de chegada de trem, machina ou automovel devem ser feito immediatamente á estação anterior por telegramma com prefixo E X, transmittido pela linha telegraphica destinada exclusivamente aos avisos de chegadas e partidas de trens. Nos trechos da estrada, onde não houver linha especial para tal serviço, os telegrammas serão transmittidos pela linha commum, tendo prioridade sobre qualquer outro telegramma, quando houver real necessidade.

Aviso de chegada de tram.

a) *É terminantemente prohibida a transmissão do E X, que não esteja assignado pelo chefe da estação, ao qual só é permittido assignar, depois de verificar pessoalmente que o trem, a que o E X se refere, chegou completo.*

E X sem assignatura do chefe.

Art. 5º. — Os E X devem ter numeração especial, que começará a 1º. de cada mês. Esta numeração deve ser commum ás estações de ambos os lados.

Numeração do E X.

Art. 6º. — Os telegrammas E X serão recebidos e entregues immediatamente ao chefe da estação.

Entrega immediata do E X ao chefe.

Art. 7º. — A parte do E X, autorisando a partida do trem, deve ser preenchida e assignada a tinta pelo chefe de estação e isso só será feito á vista da parte avisando a chegada do trem precedente. É prohibido ao chefe preencher a parte autorisando a partida do trem, antes do recebimento do E X da estação immediata.

Autorisacão no E. X.

Art. 8º. — *Em todo e qualquer caso, excluida a interrupção de todas as linhas telegraphicas, nenhum trem, machina ou automovel poderá partir de uma estação sem levar o E X, avisando a chegada do trem precedente á estação immediata, mesmo que tenha corrido em dia anterior.*

Os trens levarão E X.

Esripturar E X.

Art. 9º. — Os E X recebidos serão escriptos por extenso e com claresa, cumprindo aos chefes examinal-os cuidadosamente.

Os machinistas e chauffeurs devem recusar os que tiverem alterações.

Demora do E X — Telegraphar ao Movimento.

Art. 10º. — Si a transmissão do E X for retardada até cinco minutos além do tempo do percurso, a estação, que deu partida ao trem, interpellará a estação de chegada.

Si a demora attingir a dez minutos, o Escriptorio do Movimento deve ser avisado por telegrapha D. G., dando a hora da partida do trem.

Telegrapho interrompido — Trens sem E X.

Art. 11º. — Estando interrompidas todas as linhas telegraphicas, não havendo, assim, meio de obter aviso da chegada dos trens na estação immediata, poderá qualquer trem partir sem E X, porém, depois de decorridos 15 minutos, além do tempo de percurso marcado pelo horario para o trem que o antecedeu.

a) Neste caso, o chefe, dando a razão ao guarda e ao machinista porque assim procede e recommendando precauções especiaes durante a marcha, autorisará por escripto a partida do trem sem E X. Esta autorisação deve ter duas cópias, ficando o machinista com uma e o guarda com outra.

Estes empregados rubricarão o original, que ficará com o chefe para ser enviado no dia seguinte ao Escriptorio do Movimento.

b) Logo que as linhas o permittam, o chefe communicará, por telegrapha, ao Escriptorio do Movimento a medida tomada, informando o tempo que durou a interrupção.

Entrega de staff e E X — Recibo.

Art. 12º. — O chefe de estação entregará pessoalmente o staff e E X ou bilhete de staff e E X ao machinista ou chauffeur, que dará recibo no impresso proprio. Quando o chefe não possa fazel-o pessoalmente, fal-o-á por empregado de sua confiança e sob a sua exclusiva responsabilidade.

Exame e assignatura do guarda no impresso de staff.

a) Depois de verificar a assignatura do machinista, o guarda (ou ajudante, no caso do art. 14º) assignará tambem o impresso, recebendo, então, ordem do chefe ou do seu substituto, na ausencia do chefe, para dar partida ao trem.

b) Esta ordem, o chefe só a poderá dar, depois de verificar as assignaturas do machinista e do guarda e si estão lançadas nos devidos logares.

c, Não estando impedido por serviço de bagagem ou outros urgentes, o guarda deve procurar o chefe para visar o recibo de staff :

O guarda procurará o chefe para visar o recibo de staff.

O chefe envidará todos os esforços para que não haja atrazo do trem.

d) Este artigo deve ser observado :

Pelos trens de passageiros (ordinarios ou especiaes), locomotivas, automoveis, que tiverem parada obrigatoria ;

Recibo de staff para os trens com ou sem parada indicada.

Por todos os outros trens (mercadorias, lastro, transportes de materiaes E. S. C.), quer tenham ou não paradas indicadas nos horarios, salvo ordem especial em contrario. Para facilitar essa assignatura, as locomotivas deverão parar defronte das estações e postos telegraphicos, não sendo impedidas de assim fazer por outro serviço. (1).

Art. 13º. — Não havendo parada indicada nos horarios, os trens ordinarios ou especiaes de passageiros, locomotivas ou automoveis, que, por qualquer motivo, pararem nas estações ou postos telegraphicos menos de cinco minutos, receberão o staff e E X ou bilhete de staff e E X sem dar recibo.

Entrega de staff e E X sem recibo.

Art. 14º. — Si o trem for composto de muitos vehiculos ou podendo se atrazar, caso o guarda tenha de assignar pessoalmente o impresso de staff, poderá encarregar, nos postos telegraphicos, o ajudante que estiver mais proximo da locomotiva, de assignar o referido impresso.

Recibo do ajudante do trem nos postos telegraphicos.

a) Neste caso, o chefe, depois de verificar a assignatura do machinista e do ajudante, dará signal de bandeira ou luz verde ao guarda, que, por sua vez, fará signal identico ao machinista, autorisando a partida do trem.

Signal do chefe ao guarda e deste ao machinista para partir.

Art. 15º. — O chefe entregará o staff e E X ou bilhete de staff e E X na passagem do trem, quando este não tiver parada.

Entrega do staff e E X na passagem.

(1) Existe ordem permanente dispensando a assignatura do recibo, não havendo cruzamento, para as seguintes estações: Ibicaba e Ubá, em relação aos trens para o interior, Camaquã para ambos os sentidos.

Exame dos documentos
pelo machinista.

a) O machinista verificará os documentos recebidos, bastando, quanto ao E X, verificar a data e si está preenchido, não prosseguindo a viagem, caso observe qualquer irregularidade.

Declarar ao guarda quaes
os documentos entregues
ao machinista.

b) O chefe entregará também ao guarda um impresso, declarando quaes os documentos entregues ao machinista. Na falta deste impresso, ou havendo irregularidade no mesmo, o guarda fará parar o trem.

Côres dos bilhetes de
staff, E X, impresso de
recibo e caixa de staff.

Art. 16º. — Com excepção unica das estações de entroncamento, onde são usadas também outras côres, os bilhetes de staff e E X, impressos de staff e caixas de staff têm as seguintes côres:

Vermelhos para os trens vindos do interior;

Brancos para os trens que seguem para o interior.

Aviso de partida de trem.

Art. 17º. — A partida de qualquer trem, machina ou automovel deve ser avisada á estação seguinte, pela linha telegraphica de E X ou outra, nos casos determinados no art. 4º.

a) Os avisos serão escriptos previamente em impresso proprio, para serem transmittidos sem demora.

b) O chefe assignará e preencherá o aviso, que será transmittido no momento de dar partida ao trem, devendo o telegraphista transmissor lançar a hora da expedição, o nome do telegraphista recebedor e a sua assignatura.

Aviso de partida de trem
— Entregar sem demora
ao chefe.

Art. 18º. — O empregado que receber na estação immediata o aviso de partida de um trem, machina ou automovel, deverá preencher o impresso correspondente e entregar-o sem demora ao chefe.

Erro de staff, supressão
ou atrazo de trem -- Pedir
autorisação especial.

Art. 19º. — O chefe de estação, que, por erro de jogo ou perda de staff, supressão ou atrazo de trens, não tiver o staff para fazer partir um trem, deverá, com a precisa antecedencia, telegraphar ao Escritorio do Movimento, com prefixo D G, quando houver real necessidade, afim de obter autorisação especial para a partida do trem.

Erro de staff — Telegra-
phar.

Art. 20º. — Quando o chefe enganar-se, dando staff, em lugar de bilhete, ou este em lugar daquelle, deverá avisar por telegramma (D. G. nos casos necessários) ao Escritorio do Movimento.

a) A estação que receber trem sem staff, com staff trocado ou com erro no jogo, é obrigada a comunicar o facto sem demora ao Escriptorio do Movimento.

Art. 21º. — No caso dos artigos 19º. e 20º. ou no caso de modificações no movimento de trens, o Escriptorio do Movimento avisará a estação, que estiver com staff, que da estação proxima irá partir um trem sem staff.

Aviso do Movimento sobre trens sem staff—Accuse.

a) Este telegramma deve ser accusado sem a menor demora, com repetição de todos os dizeres e com a assignatura do chefe, que para isso deverá constar no corpo do despacho.

Art. 22º. — Telegrammas identicos serão dirigidos pelo Escriptorio do Movimento aos machinistas e guardas do trem, que tiver de partir sem staff, e do trem que tiver de aguardar a chegada daquelle na estação proxima.

Aviso ao pessoal dos trens, sobre trens sem staff.

a) Estes telegrammas deverão ser apresentados aos machinistas e guardas, com cópia para cada um, juntamente com a resposta, accusando e repetindo todos os dizeres, para serem assignados por aquelles funcionarios. Essas assignaturas, que devem ser apostas antes do nome da estação e data, devem ser transmittidas.

Art. 23º. — Quando o telegramma do Movimento fôr dirigido ao chefe, machinista e guarda e a entrega a estes dois ultimos destinatarios não possa ser feita immediatamente, o chefe deverá fazer transmittir a sua resposta sem demora e, logo que seja possivel, fará transmittir as respostas do machinista e guarda.

Telegrammas para chefe, guarda e machinista — Resposta immediata do chefe.

Art. 24º. — Esses telegrammas só devem ser entregues aos proprios destinatarios e é prohibida a transmissão das respostas, antes de assignadas pelos remittentes.

Assignatura da resposta do pessoal de trens.

Art. 25º. — Sómente os telegraphistas e praticantes autorisados pelo Escriptorio do Trafego poderão expedir e receber os telegrammas accusando e repetindo avisos sobre alterações na circulação de trens.

Transmissão e recebimento de telegramma sobre trens.

Art. 26º. — O Escriptorio do Movimento, só expedirá ordem para um trem seguir sem staff, á vista do telegramma accusando e repetindo o aviso do artigo 21º.

Ordem para trem sem staff á vista do accuse.

Modificação de ordem—
Referência à primeira
ordem.

Art. 27º. — O Escriptorio do Movimento não poderá modificar uma ordem de alteração na circulação de trens, sem fazer clara referência, no segundo telegramma, à primeira ordem dada.

Consulta e resposta entre
as estações, sobre trens
sem staff.

Art. 28º. — Recebida a autorização do Escriptorio do Movimento para um trem seguir sem staff, o chefe deve consultar a estação immediata, por telegramma D G, transmittido pela linha de E X ou outra, nos casos determinados no artigo 4º, si teve aviso identico.

A consulta e a resposta devem ser escriptas, para transmittir e no acto de reeeber, nos impressos denominados «Ordem especial substituindo bilhete de staff», e «Ordem especial substituindo staff».

a) O chefe ou ajudante deve preencher de proprio punho a consulta, rubrical-a no lugar indicado no impresso com os dizeres: «Chefe da estação».

b) O chefe ou ajudante deverá presenciar o recebimento da resposta e rubrical-a. A resposta obedecerá os seguintes dizeres:

«Seu Tenho ordem. Trem póde vir sem staff, trazendo o bilhete nº que segulo com o trem»

c) A resposta autorisando qualquer trem com E X, do trem que já foi autorizado com ordem especial, de acôrdo com a prescripção do paragrapho anterior, obedecerá aos seguintes dizeres:

«Seu Tenho ordem. Trem póde vir sem staff».

d) O telegraphista antes de começar a receber a resposta, chamará o chefe ou ajudante para assistir o recebimento.

Autorização para a parti-
da de trem sem staff—
Como será preenchida.

Art. 29º. — Recebida a resposta, de acôrdo com as alíneas b) ou c), art. 28º, e *somente depois disso*, o chefe preencherá a autorização para a partida do trem, declarando a estação, donde recebeu a resposta, o trem autorizado pelo Escriptorio do Movimento a seguir sem staff, a estação, para a qual esse trem se destina e a hora em que autorisa a sua partida.

Art. 30º. — O trem autorizado a partir sem staff ou bilhete de staff, deverá conduzir a «Ordem especial», o E X do trem anterior e o bilhete de staff, nos casos da alínea b) do artigo 28º.

Documentos que o trem deve conduzir.

a) O trem levará «Ordem especial substituindo staff», sempre que a estação imediata tenha de soltar um trem para a estação donde elle partiu. Nos outros casos, levará «Ordem especial substituindo bilhete de staff».

b) A entrega desses documentos exige o recibo do machinista e o visto do guarda no impresso de staff, da mesma forma que procedem com o staff.

Entrega de documentos mediante recibo.

Art. 31º. — Si a «Ordem especial» substituir bilhete de staff, o chefe da estação imediata a arrecadará, inutilizando-a em seguida, por meio de traços transversaes. Si a «Ordem especial» substituir staff, depois de verificada pelo chefe ou seu ajudante, deverá ser entregue ao machinista do primeiro trem, que partir para a estação onde foi emitida, juntamente com o staff ou bilhete de staff e E X.

Inutilisar a ordem substituindo o bilhete de staff. Devolver a ordem substituindo staff, pelo primeiro trem.

a) Neste ultimo caso, a entrega da «Ordem especial», do staff ou bilhete de staff e E X, exige o recibo do machinista e o visto do guarda, nas mesmas condições do artigo 12º.

Recibo do machinista.

b) De acôrdo com este artigo, um machinista que teve sciência de alteração de cruzamento, só pôde partir depois de estar de posse do staff, E X e «Ordem especial substituindo staff», visada pelo machinista do trem cujo cruzamento foi alterado, para a estação onde o seu trem teve de esperar.

O maquinista reclamará a «ordem especial substituindo staff» em devolução.

c) Si, depois de autorizada a partida de um trem sem staff, este não puder partir, ou que depois de partir tiver regressado á estação d'onde partira sem staff, fizer-se nova modificação no cruzamento que havia sido alterado, a estação que tiver de soltar o trem, com o competente staff, deve consultar a estação imediata, da forma seguinte:

Consultar a estação imediata em nova alteração de cruzamento.

«Tem nova ordem para prender . . . ? Trem pôde seguir levando staff?»

A resposta será :

«Seu Tenho nova ordem. Trem pôde vir trazendo staff».

Inutilisar as «ordens es-
peciaes» como se faz
com os bilhetes de trem.

Art. 32º. — O chefe da estação que emittio a «Ordem especial substituindo staff», quando a receber pelo primeiro trem de volta (artigo 31º.), deverá proceder, como faz com os bilhetes de staff.

Examinar e remetter para
o Movimento as ordens
especiaes.

Art. 33º. — As «Ordens especiaes» devem ser conferi-
das, examinadas e enviadas para o Escriptorio do Movimento,
da mesma forma que manda este regulamento tratando dos bi-
lhetes de staff.

Praticantes gratuitos e os
telegrammas sobre trens.

Art. 34º. — É absolutamente prohibido aos praticantes
gratuitos transmittir e receber os avisos de trem, os E X e os
telegrammas referentes ás alterações de cruzamento.

Colleccionar em ordem os
avisos do Movimento so-
bre trens.

Art. 35º. — Os avisos referentes ao movimento de trens
devem ser colleccionados em ordem, em lugar especial e separa-
do de outras ordens de serviço, para que haja facilidade de
consulta pelos demais funcionarios.

Remessa de documentos
ao Movimento.

Art. 36º. — Os documentos referidos no presente capi-
tulo, devem ser enviados no dia seguinte, ao Escriptorio do Mo-
vimento, acolchetados num só maço e na seguinte ordem: os
impressos de recibos de staff; as «Ordens especiaes», os bilhetes
de staff e E X recolhidos, em ordem de estações e trens; os
avisos de trens recebidos e despachados, em ordem de trens;
os E X despachados em ordem de numero, e os bilhetes de staff
e «Ordens especiaes» inutilisados.

A transgressão destas
regras constitue falta
grave.

Art. 37º. — As faltas, commettidas pela transgressão
das regras acima, são consideradas sempre graves, mesmo que
dellas não resultem consequências.

CAPITULO II

Linha dupla

Lado direito, trens do
interior, lado esquerdo,
trens para o interior.

Art. 38º. — Nos trechos de linha dupla, todos os trens,
machinas, automoveis e demais vehiculos, que seguirem para o
interior, só devem transitar pela linha do lado esquerdo, a contar
de Jundiahy, deixando a do lado direito para os trens, machinas
e demais vehiculos procedentes do interior.

Transformar em linha sin-
gela

a) Sómente uma ordem especial do Escriptorio do Mo-
vimento, em caso extraordinario, poderá permittir o movimento

de trens num e noutro sentido por uma só linha, restabelecendo-se, neste caso, o jogo de staff, que não existe no trecho de linha dupla em funcionamento.

b) Transformada a linha dupla em singela, em um ou mais trechos, nenhum trem, machina ou qualquer vehiculo poderá passar da linha, em que estiver transitando, para outra sem parar na chave e receber ordem do chefe de estação para avançar ou recuar.

Art. 39º. — No caso de interrupção de uma das linhas e enquanto não fôr restabelecido o staff, como determina o artigo 38º, a circulação será feita por ordens do Movimento.

Regras para circulação com ordem do Movimento, enquanto não fôr restabelecido o jogo de staff.

a) Depois de verificar que o trecho está livre, o Movimento telegraphará ao chefe da estação, para onde vai partir o trem em sentido contrario da marcha normal, avisando-o desse facto e pedindo accuse.

b) Recebido o accuse do paragrapho anterior, o Movimento telegraphará ao chefe, machinista e guarda do trem, que terá de trafegar por linha differente da determinada para a circulação normal dos trens.

c) Á vista do telegramma do paragrapho acima, o chefe consultará a estação mais proxima, na direcção da marcha do trem, si póde mandar o trem pela linha contraria.

d) De posse da resposta á consulta do paragrapho anterior, que será dada por cópia ao machinista e guarda do trem, o chefe autorizará a sua partida.

e) O machinista só póde partir estando de posse de ordem do Movimento e licença da estação para a qual vai seguir o seu trem, ambos documentos visados a tinta pelo chefe. O guarda só póde dar a partida estando tambem de posse, nas mesmas condições, desses documentos.

f) Si o trem tiver de trafegar em maior trecho por linha diversa da normal, deverá parar em todas as estações para o machinista e o guarda receberem os documentos do paragrapho anterior e passarem os respectivos recibos.

E X — Entrega sem recibo.

Transmissão do E X depois de desimpedir a linha principal.

Não manobrar na linha principal depois de dar E X.

Partida de trens com licença de Jundiaby e Campinas.

Os trens conduzirão E X e a licença visada pelo chefe.

Os trens não partirão sem staff.

Interrupção — Restabelecimento do staff e E X do capítulo I.

Art. 40º — É indispensável o E X para o movimento de trens na linha dupla.

a) O E X será entregue sem recibo, salvo nas estações em que o trem é formado.

b) O E X só será transmitido, dando a chegada do trem a que elle se refere, depois do trem ter passado inteiramente a estação ou ter-se recolhido a um desvio. Enquanto um trem estiver occupando a linha principal não pôde ser transmitido E X.

c) Uma estação não pode fazer manobras nas linhas principaes depois de transmitir o E X.

Art. 41º. — As partidas de trens para as estações de Jundiaby e Campinas de linha dupla só poderão ser autorizadas depois de obter licença previamente daquellas estações.

a) Os trens para seguirem para as estações de Campinas e Jundiaby levarão, além do E X, a respectiva licença, transmitida pelo telegrapho e entregue ao machinista, depois de visada a tinta pelo chefe ou quem suas vezes fizer.

CAPITULO III

Apparelhos electricos de staff

Art. 42º. — Nos trechos de linha, em cujas estações existirem aparelhos electricos de staff, nenhum trem, incluídos os de serviço, machina ou automovel poderá partir de uma estação, ou posto telegraphico sem que o machinista ou chauffeur esteja de posse de um staff, que tenha declarados os nomes das estações entre as quaes pôde funcíonar.

Art. 43º. — Quando em uma secção de linha fique interrompido o funcionamento dos aparelhos electricos de staff, o Escripíorio do Movimento restabelecerá a circulação dos trens de acôrdo com as determinações do capítulo I.

a) Em nenhum outro caso poderá ser alterada a disposição do artigo 42º., isto é, estando funcionando os aparelhos electricos de staff, a circulação de trens, machinas e automoveis exige sempre que o machinista ou chauffeur esteja de posse do staff para o trecho de linha que tiver de percorrer.

Art. 44º. — Estando interrompido o funcionamento dosapparelhos electricos de staff entre duas estações, o Escriptorio do Movimento autorisará que ellas invertam as chaves, que restabelecem a linha de E X, mandando que a circulação de trens, machinas e automoveis, nesse trecho de linha seja feito com jogo de staff e E X, de acôrdo com as disposições do capitulo primeiro.

Interrupção. Inverter as chaves da linha de E X. Aviso á Tracção.

a) Neste caso, enviará á Tracção e a todos os machinistas e guardas um telegramma-circular, fazendo-os scientes daquella medida

Art. 45º. — Restabelecido o funcionamento dosapparelhos electricos de staff, o Escriptorio do Movimento determinará que, a contar de determinado trem do dia seguinte, a circulação naquelle trecho de linha será feita de acôrdo com as disposições deste capitulo, scientificando disso á Tracção e a todos os machinistas e guardas e autorisará que, na passagem do ultimo trem, aquellas estações invertam as chaves, interrompendo a ligação da linha de E X, com os apparelhos telegraphicos correspondentes.

Restabelecimento do staff electrico.

Art. 46º. — Enquanto a secção que estiver com o staff electrico interrompido não receber o staff do systema simples, não se podendo applicar o que determina o artigo 44º, o Movimento dará ordem para os trens correrem nesse trecho, sem staff, com ordem especial substituindo staff ou bilhete de staff, com consulta e resposta.

Circulação com ordem especial — Precauções.

a) O Movimento só dará ordem para um trem percorrer o trecho sem staff, depois de verificar pela circulação dos trens, que esse trecho está desimpedido.

b) De acôrdo com a disposição anterior o Movimento só póde dar ordem no mesmo telegramma para mais de um trem quando correrem um com E X do outro. Havendo cruzamento, só enviará ordem para o trem que tem de percorrer a secção sem staff, depois de receber telegramma da estação dando a chegada do trem com o qual aquelle que vai correr sem staff tem cruzamento, isto é, aviso da secção estar livre. A estação que receber o trem deverá, pois, telegraphar immediatamente ao Movimento dando a chegada.

Ordem no mesmo telegramma para mais de um trem.

Certificar-se se a secção está livre para dar ordem.

Declarar: «Levando a ordem trazida pelo trem com que cruzou».

c) No telegramma dando a ordem para correr sem staff, para um trem que teve cruzamento, contera a declaração com ordem especial e levando a ordem trazida pelo trem com que elle cruzou.

Lancar nos telegramas: «Staff electrico interrompido... (Nome da secção).»

d) Em todos os telegrammas dando as ordens constantes deste artigo, será lançado em primeiro lugar: «Staff electrico interrompido... (nome da secção)». Esses telegrammas serão entregues ao machinista com visto a tinta pelo chefe ou quem suas vezes fizer.

Entrega ao machinista com visto do chefe.

Remessa dos documentos ao Movimento.

e) Todas as ordens constantes deste artigo, na ordem natural, formando processo, serão enviadas pelos Escriptorios de Movimento Regionaes ao Chefe ou ajudante do Movimento.

Trem com staff errado.

Art. 47º. — Si um trem partir de uma estação com staff errado, enquanto o staff não for devolvido á estação a que pertence, a circulação será feita directamente pelo Escriptorio do Movimento, por meio de ordens especiaes, de acôrdo com o artigo 46º.

Accumulo de staffs em uma só estação.

Art. 48º. — Si, por effeito de maior numero de trens, machinas e automoveis circulando em um só sentido, os staffs se accumularem em uma só estação, o Escriptorio do Movimento requisitará a presença do electricista para retirar os staffs a mais. (Vide O. S. 1-100 annexa após a pag. 31).

Recebimento e entrega dos staffs com recibo, pelo electricista.

a) o mesmo electricista collocará esses staffs no apparelho da estação, á qual pertencerem.

b) Esses staffs serão entregues ao electricista numa estação e por elle entregues na outra com recibo.

Desmontar os apparelhos. Alterar as ligações de corrente.

Art. 49º. — *Nenhum empregado da Estrada, que não tenha autorisação escripta do Escriptorio do Movimento, poderá desmontar os apparelhos electricos de staff, ou alterar as ligações de corrente electrica*

Punição.

a) *A desobediencia a estas disposições será punida com demissão do serviço da Estrada.*

Numero de vibrações das campainhas para communicações

Art. 50º. — As communicações entre duas estações para o movimento de staff serão feitas pelas campainhas, cujo numero de vibrações tem os seguintes significados:

- o — Attenção, ou sciente.
- o o — Trem segue.
- o o o — Pedê staff.
- o o o o — Trem chegou.
- o o o o o — Chamada do telephone.

a) Tendo uma estação X de soltar um trem para a estação Y, X dará signal — attenção — para Y, que responderá — Sciente. Em seguida, X dará o signal — Pedê staff — a que Y responderá — Sciente — e continúa a dar corrente até que a agulha do galvanómetro volte á posição vertical. Retirado o staff em X, esta estação fará pressão sobre um botão collocado ao lado do galvanómetro, até que a agulha deste aparelho também volte á posição vertical. Tendo o trem partido, X avisará Y — Trem segue — respondendo esta estação — Sciente. — Collocado o staff no aparelho, em Y, esta estação avisará X — Trem chegou, — respondendo X — Sciente.

Instrucções para o funcionamento dosapparelhos.

b) Si por qualquer motivo o trem não puder partir, ou tiver voltado á estação X por não poder prosseguir a marcha, X collocará o staff no aparelho da estação, dando signal — Attenção — a Y, que responderá — Sciente.

Trens que não podem prosseguir a marcha.

Os mostradores dos apparelhos indicarão então *linha livre*.

c) Em seguida, X communicará o facto, por telegramma D G, ao Escriptorio do Movimento e á estação Y.

Communicação ao Movimento.

d) Todas as estações lançarão numa caderneta a partida e chegada dos trens.

Lançar chegada e partida em caderneta.

Art. 51º. — O chefe da estação, pessoalmente, ou por empregado da sua confiança e sob a sua exclusiva responsabilidade, entregará o staff ao machinista que passará recibo no impresso proprio.

Entrega do staff ao machinista.

a) Depois de verificar a assignatura do machinista, o guarda assignará também o impresso, dando signal para o trem partir, mas depois de receber do chefe a necessaria ordem.

Rubrica do guarda no impresso de staff. Signal para partir.

b) Si o trem fór composto de muitos vehiculos ou podendo se atrazar, caso o guarda tenha de assignar pessoalmente o impresso de staff, poderá entregar nos postos telegraphicos,

Assignatura do ajudante no impresso em lugar do guarda.

o ajudante que estiver mais proximo da locomotiva, de assignar o referido impresso.

Neste caso, o chefe, depois de verificar a assignatura do machinista e do ajudante, dará signal de bandeira ou luz verde ao guarda, que, por sua vez, fará signal identico ao machinista, autorizando a partida do trem.

c) Este artigo deve ser observado: (Vide O. S. 1-98 annexa após a pag. 81):

Pelos trens ordinarios ou especiaes de passageiros, locomotivas e automoveis, que tiverem parada obrigatoria;

Por todos os outros trens (mercadorias, lastro, transportes de materiaes ESC), quer tenham ou não paradas indicadas nos horarios, salvo ordem especial em contrario. Para facilitar essa assignatura, as locomotivas deverão parar defronte das estações e postos telegraphicos, não sendo impedidas de assim fazer por outro serviço (1).

Art. 52º. — O chefe entregará o staff ao machinista, ou chauffeur na passagem dos trens ordinarios, ou especiaes de passageiros, locomotivas e automoveis, que não tenham parada indicada no horario.

a) *O machinista deverá verificar si o staff recebido é da secção de linha, que tem de percorrer, não proseguindo a marcha, si o staff pertencer a outra secção.*

b) Não havendo erro de staff, o machinista proseguirá a viagem, fazendo signal ao guarda com bandeira branca, durante o dia, e luz branca durante a noite. O guarda corresponderá com signal verde.

c) Si o machinista proseguir a viagem sem fazer os signaes determinados na alinea b), o guarda fará parar o trem para saber si o machinista está de posse do staff.

Art. 53º. — Para os trens de passagem que por qualquer motivo pararem menos de cinco minutos numa estação ou posto telegraphico, no qual pararam por motivo accidental, não precisa o seu machinista e guarda assignarem o impresso para receber staff.

(1) Veja observação do artigo 12º.

Signal do chefe ao guarda, e deste ao machinista para partir.

Recibo de staff para os trens com ou sem parada indicada.

Staff aos trens de passagem.

Verificação do machinista.

Signal do machinista ao guarda e vice-versa.

O guarda fará parar o trem si não receber signal.

Trens com parada accidental — Recibo de staff.

CAPITULO IV

Trens com estações fechadas

Art. 54º. — Nos percursos nocturnos, os trens circularão com estações fechadas — que não têm empregados em serviço — com excepção das necessarias para garantia do movimento, de acôrdo com o respectivo regulamento.

Estações fechadas.

a) Os E X serão dados para percursos, abrangendo as estações fechadas.

Art. 55º. — Nos escriptorios do Movimento durante todo o tempo de percurso, haverá plantões, para serem attendidos os casos accidentaes.

Plantões do Movimento.

Art. 56º. — Nenhum trem, machina ou automovel, poderá partir de uma estação, ou posto telegraphico, sem que o machinista, ou chauffeur esteja de posse de staff, ou bilhete de staff e E X.

O trem levará staff e E X.

a) Não podendo ser usado esse meio regular de circulação, por estar fechada a estação immediata, o trem, machina, ou automovel só poderá partir, levando *ordem especial* transmittida pelo Escritorio do Movimento e E X de grande distancia. Chama-se «E X de grande distancia» o de percurso com estações fechadas (artigo 54, letra a). O E X de grande distancia e a *ordem especial* devem ser rubricados a tinta pelo chefe de estação sem o que não devem ser acceitos pelo machinista.

Estações fechadas —
ordem especial — E X
de grande distancia.

b) As ordens especiaes serão redigidas invariavelmente da fôrma seguinte:

Redacção das ordens especiaes.

«De Movimento

A chefe, guarda e machinista do

Serve este de staff para seguir de

depois de ter recebido E X de grande distancia».

Art. 57º. — O chefe de estação, que entregar o staff e E X, ou ordem especial e E X de grande distancia, ou somente o E X deverá exigir recibo do machinista e o visto do guarda trem no impresso proprio, da mesma fôrma que é feito para a entrega do staff, ou bilhete de staff.

Recibo do machinista.

Inutilizar o E X existente quando receber o de grande distancia.

Art. 58º. — Para evitar enganos, a estação, que tiver de autorisar a partida de um trem com estações fechadas, deverá inutilisar, por meio de traços de lapis vermelho, o E X da estação immediata, existente em seu poder, logo que receber o E X de grande distancia.

Primeiro trem com estações abertas — E X.

a) Para autorisar a partida do primeiro trem com estações abertas, será utilizado o E X de grande distancia, até a estação immediata, dahi em diante, o trem correrá com E X de pequena distancia, isto é, dado pela estação immediata.

Os guardas chamarão os chefes havendo atrazo e para dar E X.

Art. 59º. — Nos casos de atrazos, os guardas chamarão os chefes de estação para consultarem o Movimento sobre mudança de cruzamentos, as quaes só poderão ser feitas de acôrdo com os capitulos I e II deste regulamento.

Não havendo cruzamentos e correndo mais de um trem em um mesmo sentido, os guardas chamarão também os chefes de estação para darem o E X, sem o que os outros trens soffriam atrazos. As estações, que derem E X deverão ficar abertas para receberem E X da estação immediata, que estiver aberta.

Portador na chave.

Art. 60º. — Nas estações de cruzamento normal, deve haver portador nas chaves.

Cuidado onde não houver portador na chave.

Art. 61º. — A circulação pelas estações, onde não houver portador nas chaves, deve ser feita com o maximo cuidado, parando o trem na chave de entrada, para verificar a sua posição e proseguindo com velocidade muito reduzida até a chave extrema, tendo toda a attenção para evitar abalroamentos com vehiculos que se achem na linha, ou outros accidentes com chaves ao contrario, mal fechadas, etc.

Interrupção nas linhas telegraphicas.

Art. 62º. — No caso de interrupção de linhas telegraphicas, sem outro meio de haver comunicação com o Movimento, os trens circularão com a autorisação dos chefes de estação, não podendo, em caso algum, modificar os pontos de cruzamento.

Autorisação dos chefes.

a) Cada chefe autorisará por escripto o percurso do trem até a estação mais proxima, cujo chefe será chamado para dar nova autorisação.

CAPITULO V

Cruzamento de trens

Art. 63º. — Sempre que houver cruzamento de trens em uma estação, sendo um ordinario de passageiros, este entrará pela linha principal, mesmo que o outro seja especial de passageiros.

Trens que devem entrar pela linha principal.

a) Si ambos forem ordinarios de passageiros, com cruzamento do horario, o chefe da estação determinará de modo invariavel as linhas que devem ser occupadas por um e outro trem

b) Os chefes procederão da mesma forma com os trens de mercadorias.

Art. 64º. — Os trens, mesmo quando cheguem com atraso, devem ser recebidos pelas estações nas mesmas linhas.

Linha invariavel para os trens.

a) Um trem, que é recebido habitualmente no desvio, só poderá entrar pela linha principal da estação, quando tiver parada e houver alteração no movimento, modificando cruzamentos.

b) Em cada estação, o chefe organizará uma relação dos trens, que estejam correndo, com indicação das linhas, nas quaes devam ser recebidos, fazendo sciente aos manobreadores e portadores.

Indicação da linha em que os trens devem ser recebidos.

c) Si, em qualquer estação, o manobrador ou portador der entrada a um trem por linha differente da habitual, o machinista deve parar antes da chave, proseguindo depois com cuidado.

Entrada em linha differente da habitual.

Art. 65º. — Nenhum trem, que, estando em uma linha, deva passar para outra, pôde avançar ou recuar do lado em que é esperado o trem, com o qual tem cruzamento.

Mudança de linha — Não avançar ou recuar do lado em que é esperado um trem.

Art. 66º. — Em caso nenhum pôde haver cruzamento de dois trens em movimento: um deve parar.

Cruzamento — um dos trens deve parar.

a) As estações e postos telegraphicos, que tiverem cruzamento de trens, dos quaes um não tenha parada indicada pelo horario, só deve dar entrada a um trem de cada vez, e nunca baixar os signaes das duas direcções ao mesmo tempo.

Entrada a um trem de cada vez.

O chefe deve ter bandeira ou lampeão para parar o trem.

b) O chefe de estação ou posto telegraphico deve estar munido de bandeira vermelha ou lampeão de signal, para fazer parar o trem, que habitualmente tem passagem, quando o outro, com o qual tem cruzamento, não tenha ainda chegado.

Recibo de staff antes de recehel-o.

Art. 67º. — Nos cruzamentos, é prohibido ao chefe de estação dar o impresso de staff ao machinista e guarda do trem que chegou primeiro, antes da chegada do segundo trem esperado.

Relação dos cruzamentos feita pelos guardas.

Art. 68º. — Antes da partida de um trem da estação inicial e durante a viagem, o guarda deve compor uma relação dos trens, com os quaes, segundo os avisos do Movimento, tem de cruzar ou os quaes tem de passar, annotando, durante o percurso, a execução daquelles avisos.

Parar o trem.

a) Notando qualquer anormalidade, o guarda deve parar o trem.

Remessa da relação dos cruzamentos.

b) A relação deste artigo deverá ser enviada pelo guarda com o relatorio ao Escriptorio do Movimento.

Art. 69. — No trecho de staff electrico não é necessario observar as disposições do artigo 68º.

O guarda deve só verificar qde o machinista recebeu o staff.

CAPITULO VI

Signaes

Observancia dos signaes.

Art. 70º. — A segurança da circulação dos trens e manobras depende da estricta observancia dos signaes, o que é para todos um dever imperioso, responsabilizando-se cada empregado pelos signaes que fizer ou mandar fazer.

Especies de signaes.

Art. 71º. — Os signaes podem ser:

Opticos: Mastros de signaes; discos fixos, bandeiras; lampeões com vidro branco, vermelho e verde, diversas posições dos braços do observador e outras combinações na falta dos primeiros meios acima.

Acusticos: Apitos das locomotivas ou dos guardas e bombas, nos casos de accidente em percurso.

a) *Signaes feitos para os trens.*

Signaes para os trens.

Impedimento de linha, indicando que o trem deve parar:

Bandeira ou luz vermelha; braço do mastro em posição horizontal; bombas sobre os trilhos e, na falta destas, movimento continuo dos braços, abrindo-os e erguendo-os a toda a altura do corpo; um lenço agitado continuamente; qualquer luz agitada fortemente;

O trem deve seguir com cautela, devagar:

Bandeira ou luz verde, braço do mastro de signaes em angulo de 45º. e, somente na falta dos meios acima, erguer um braço em posição vertical;

Linha desimpedida:

Bandeira ou luz branca; braço do mastro de signaes em posição vertical ou braço do observador estendido horizontalmente e em direcção parallela á linha;

Partidas de trens:

Os signaes de partidas dos trens ordinarios e especiaes de passageiros, mixtos e de mercadorias, com carro de passageiros, serão dados pelo guarda por dois apitos, o primeiro quinze segundos antes e o segundo na hora da partida, ambos seguidos de signal com bandeira ou luz verde.

Para os outros trens a partida será dada por um apito do guarda, que apresentará bandeira ou luz verde;

Para as manobras:

Signaes para manobras.

Um apito prolongado do manobrador indica que a locomotiva deve avançar; dois apitos indicam que deve recuar e tres apitos curtos, que deve parar. Conforme a ordem a transmitir, o manobrador, á noite, apresentará luz verde ou vermelha, depois dos apitos. Além destes serão usados pelos manobreadores os outros signaes indicados anteriormente.

b) *Signaes feitos pelos trens:*

Signaes feitos pelos trens.

Partida de trens ordinarios ou especiaes de passageiros, mixtos e de mercadorias com carro de passageiros:

O machinista corresponderá com dois apitos aos signaes do guarda, partindo ao segundo;

Partida de outros trens:

O machinista corresponderá com um apito aos signaes do guarda, partindo em seguida;

Em marcha:

O machinista dará um apito prolongado nas proximidades das estações, passagens de nível, pontes e cortes, onde seja perigoso estar alguma pessoa; dará dois apitos curtos e distintos, quando pedir auxilio do pessoal do trem para apertar os freios; um depois desses, indica que o pessoal do trem deve afrouxar os freios; muitos apitos curtos, dados dois a dois, indicam que o pessoal do trem deve apertar os freios com toda a presteza; diversos apitos prolongados, dados tres a tres, indicam pedido de soccorro do pessoal da Via Permanente e mais empregados;

Em manobra:

Um apito curto para avançar ou recuar; dois apitos curtos para entrar ou sair dos armazens; dois apitos curtos e um mais prolongado para chamar attenção de outra manobra; um apito prolongado e dois curtos, quando tenha de sair dos limites da esplanada; dois apitos prolongados, quando tenha de passar pela linha da plataforma; diversos apitos curtos para chamar a attenção de pessoas, que estiverem nas linhas. Os apitos prolongados devem ter a duração approximada de dois segundos.

c) O machinista que não comprehender o signal que lhe é dado, deve parar o trem.

Um signal mal comprehendido é signal de perigo.

Art. 72º. — Os braços dos mastros de signaes devem estar sempre em posição horisontal, arreando-se depois que o trem apitar e conservando essa posição somente durante a sua entrada. Nas estações, onde houver chave falsa em contrario e para os trens que não tiverem parada, os braços do mastro de signaes só devem ser arreados, depois de estar o portador na chave falsa.

a) Para um trem, machina ou automovel poder entrar numa estação é necessario, além do signal do mastro, a apresentação de bandeira ou luz verde na primeira chave. Sem

Signaes feitos pelas machinas em manobra.

Signal mal comprehendido é signal de perigo.

Mastro de signaes — posição — maneo.

Entrada de trem — Bandeira ou luz na chave.

este signal, o trem, machina ou automovel deve parar antes da chave.

Art. 73°. — As luzes vermelhas e verdes dos lampeões só pôdem ser usadas para os respectivos signaes, não sendo permittido conduzir os lampeões de um para outro ponto com taes luzes visiveis, o que poderá induzir o pessoal a erro, tomando taes luzes como signaes de serviço.

Lampeões com luz verde ou vermelha na plataforma.

Art. 74°. — Os avisos aos empregados da Via Permanente sobre movimento de trem são os seguintes:

Signaes para a Via Permanente.

Bandeira ou luz verde no trem, quer dizer que correrá em seguida um trem especial ou facultativo na mesma direcção;

Bandeira ou luz vermelha, que o trem extraordinario correrá em direcção opposta á do trem, que leva esse signal;

Bandeira ou luz branca no ultimo trem, que no dia seguinte correrá um trem extraordinario naquelle trecho de linha.

a) Os trens facultativos ou extraordinarios avisados para correrem consecutivamente durante mais de seis dias são considerados ordinarios e não serão avisados com os signaes acima,

b) Dividindo-se, por qualquer motivo, um trem na linha, a primeira parte levará signal vermelho, assim como a locomotiva, quando voltar para rebocar a segunda parte.

c) Não serão feitos avisos, quando houver alteração no movimento de trens.

d) Os trens que correm com estações fechadas não são considerados para effeito dos signaes deste artigo.

Art. 75°. — Os signaes do artigo anterior serão collocados no vehiculo da frente (locomotiva ou tender ou carro, etc.), do lado direito em relação ao movimento bem visivel.

Collocação do signal no trem.

Art. 76°. — A luz verde ou vermelha do artigo 74°, não deve ser mantida estando o trem parado na estação, para que tal coisa não induza os empregados a erro, julgando signal que lhes é dado.

Luz verde ou vermelha em trem parado.

Art. 77°. — As locomotivas em serviço durante a noite devem manter os pharões accesos.

Pharões accesos.

Art. 78°. — Os chefes de estação devem fiscalisar os signaes dos artigos 72°. e 74°, corrigindo-os, quando estejam erra-

Fiscalisação dos signaes pelo chefe.

dos; fazendo-os collocar, quando faltarem e de tudo scientificar o Escriptorio do Movimento, inclusive a inobservancia dos artigos 73º, 75º. e 76º.

Compete-lhes tambem fiscalisar a conservação e bom funcionamento dos mastros de signaes e respectivos lampeões; lampeões de mão e bandeiras de signaes, providenciando com urgencia sobre as reparações ou substituições, que forem necessarias.

CAPITULO VII

Accidentes e precauções

Art. 79º. — Si por qualquer motivo, um trem parar na linha e não puder proseguir viagem, o guarda mandará immediatamente collocar signal vermelho (bandeira durante o dia, ou luz, durante a noite) a cerca de quatrocentos metros de distancia e tres bombas explosivas igualmente espaçadas a contar da retaguarda do trem. Si o trecho fôr em contra rampa, o signal deverá ser collocado no ponto mais elevado, embora á maior distancia. Em seguida o guarda e o machinista enviarão um telegramma D G ao Escriptorio do Movimento, determinando com toda a clareza:

a) O kilometro em que se acha parado, a causa do trem não poder proseguir a viagem, especificando si provem da locomotiva, dos carros ou vagões; si houve descarrilamento, especificando os vehiculos descarrilados, a sua posição no trem e em relação á linha depois de descarrilados, si o descarrilamento fôr da locomotiva ou tender, ou ambos, devem informar o numero de rodas descarriladas e a sua posição em relação á linha.

b) Si é necessario baldeação, e, no caso affirmativo, o numero de passageiros de cada classe; si ha galolas e com quantos animaes;

c) Si ha necessidade de soccorro, e de que lado este deve seguir de modo a mais facilitar a desobstrucção da linha;

d) Si não houver necessidade de soccorro, o tempo necessario para o trem continuar a marcha.

Art. 80º. — Pedido soccorro, o guarda mandará collocar signal vermelho (bandeira ou luz) na frente do trem acerca de

Trem parado na linha —
Signaes norma para a
communição

Trem de soccorro signal.

quatrocentos metros de distancia ou no alto, sendo o trecho em contra rampa, mas aquella distancia ou maior, e três bombas explosivas igualmente espaçadas, de modo a garantir que o trem de soccorro, em qualquer direcção que venha, já estando a retaguarda garantida peio artigo 79º, não vá de encontro ao trem parado. (Vide O. S. 1-41 annexa após a pag. 31).

Tendo o guarda e o machinista pedido soccorro, mesmo que elle se torne desnecessario e o trem possa continuar a marcha, *não poderá fozel-o sem ordem do Escriptorio do Movimento*, ordem essa que deve ser pedida.

Ordem do Movimento para continuar a marcha.

Art. 81º. — Si o accidente se dêr no trecho da linha dupla, ocasionando a interrupção da segunda linha, *serão feitos sem demora e em primeiro logar os signaes na segunda linha, em relação á sua circulação e só depois della garantida é que serão tomadas as precauções na linha que o trem estiver parado.*

Accidente em linha dupla.

Art. 82º. — Impedida uma das linhas no trecho da linha dupla e havendo necessidade de ser feito todo o tráfego pela linha desimpedida, o Escriptorio do Movimento dará instrucções para a circulação dos trens.

a) Nesse caso, deverá haver nas estações o maximo cuidado com as chaves em contrario.

Art. 83º. — Si a demora não prejudicar o movimento de trens e podendo os empregados reparar o accidente sem auxilio de soccorro, este não deverá ser pedido, podendo o trem proseguir a marcha, logo que seja eliminado o impedimento.

Reparo do accidente —
Proseguir a marcha.

a) Quando se tratar de trem de passageiros, o guarda e o machinista devem pedir todo e qualquer auxilio, que possa contribuir para a sua menor demora.

Trens de passageiros —
Reduzir a demora.

Art. 84º. — Sendo necessario o auxilio da turma de conserva, o machinista apitará prolongada e seguidamente chamando-a. Não podendo o apito ser ouvido, por causa da distancia em que se achar a turma de conserva, o guarda mandará um empregado chamal-a.

Chamar turma de conserva.

Art. 85º. — O empregado, que se dirigir á estação mais proxima do local do accidente para fazer a communicação do artigo 79º, deverá munir-se de bandeira encarnada ou lampeões

Pessoa que fór á estação
communicar o accidente
levará bandeira ou lam-
peões.

de signaes, avisando tambem do accidente as turmas de conserva-
va que encontrar.

Comunicação ao Movimento.

Art. 86º. — O chefe da estação, que tiver conhecimento da occurrencia, a comunicará sem demora ao Escriptorio do Movimento e á estação immediata, devendo providenciar para que sejam dados com presteza todos os auxilios necessarios ao trem impedido.

A locomotiva e carros que puderem proseguirão.

Art. 87º. — Si a locomotiva puder proseguir viagem, e não sendo necessaria para maior facilidade da desobstrução da linha, deverá fazel-o, rebocando os vagões ou carros, que possam continuar a viagem.

O ajudante seguirá com o trem.

a) Neste caso, o ajudante do guarda seguirá com a locomotiva, ficando o guarda com o resto do trem.

A machina voltará prestar auxilio.

b) A machina deverá voltar no menor espaço de tempo para prestar os auxilios, que forem necessarios, ou rebocar o resto do trem.

Dividindo o trem não entregará o staff.

Art. 88º. — *Ficando parte do trem em percurso e tendo a locomotiva de voltar para rebocar os vehiculos restantes, o machinista não poderá entregar o staff ou bilhete de staff ao chefe da estação.*

O ajudante acompanhará a locomotiva e o guarda ficará com outros vehiculos.

Art. 89º. — Si parte do trem ficar na linha por qualquer causa, o ajudante do guarda acompanhará a locomotiva e mais vehiculos rebocados até a estação proxima. O guarda ficará com os vehiculos parados, garantindo-os de qualquer choque por meio de signaes vermelhos collocados de um e outro lado, a cerca de quatrocentos metros de distancia.

Dividindo o trem apertará os breacks e collocará sprags.

a) A parte do trem, que ficar parada na linha, deverá ter os freios a mão apertados e devem ser collocados sprags calçando as rodas dos vehiculos. As locomotivas estarão providas de sprags. Faltando sprags por qualquer causa, serão substituidos por um pão de lenha ou outro qualquer que offereça resistencia, devendo o guarda communicar o numero da locomotiva na qual não encontrou sprags.

b) No ultimo vagão do trem deve ser sempre collocado um dos sprags, ou calço, quando elle fôr por acaso de roda cheia.

c) A locomotiva, na volta, deverá esperar o guarda para encostar e ligar os vehiculos, que ficaram parados, evitando qualquer choque violento.

O guarda ligará os vehiculos á locomotiva.

Art. 90°. — Si, proveniente do accidente, se dêrem ferimentos devem ser requisitados com toda a presteza auxilios medicos e pharmaceuticos do local mais proximo, que os tiver.

Providenciar em casos de ferimentos.

Art. 91°. — A estação mais proxima do local do accidente levará immediatamente a occorrença ao conhecimento da autoridade policial.

Communicar á autoridade policial.

Art. 92°. — Os guardas e demais empregados da Estrada, em caso de accidente, deverão zelar pelas bagagens dos passageiros, envidando todos os esforços para que se não deem perdas ou avarias.

Zelar pelas bagagens dos passageiros.

a) Sendo feita a baldeação de cargas, estas devem ser abrigadas do melhor modo possivel, impedindo que se extraviem. Pelas facturas e guias, deverão ser conferidos os carregamentos, nellas declarando o guarda as avarias e faltas que forem notadas.

Baldeação — Abrigar as mercadorias — Conferencia.

Art. 93°. — Quando se dêr interrupção na linha por queda de barreira, desmoronamento, etc., coincidindo com interrupção do telegrapho, de modo a impedir communicação com o Escriptorio do Movimento, os chefes de estação envidarão todos os esforços para o prompto restabelecimento do trafego, combinando e executando entre si, as providencias a tomar, não se descuidando das medidas necessarias á absoluta segurança dos trens.

Queda de barreiras, desmoronamentos, etc.

a) Sempre que seja possivel, estando o telegrapho interrompido, os chefes devem fazer communicações telephonicas.

Uso do telephone na interrupção do telegrapho.

Quasi todas as estações podem se communicar com o Escriptorio do Movimento por meio de telephones da Rede Bragantina ou de outras companhias utilizando-se de aparelhos de particulares.

Art. 94°. — Em taes casos, sendo necessario trem de soccorro ou de baldeação e não estando certo o jogo de staff para a circulação desses trens, até o local da interrupção, as estações providenciarão a remessa do staff por um proprio até a

Trens de soccorro ou de baldeação — Remessa de staff.

estação seguinte ou o lugar combinado para a entrega do staff, usando os trollys da turma, sempre que isso se torne necessário para a celeridade das providencias.

Relatorio do guarda.

Art. 95º. — O guarda fará constar no relatorio todos os factos relativos ao accidente;

Causas provaveis e consequencias detalhadas do accidente e hora em que se deu;

Tempo decorrido ou percurso feito pelo trem entre a hora do accidente e hora de parada do trem;

Todos os danos causados pelo accidente aos passageiros, ao pessoal do trem, ao material rodante e às encomendas ou mercadorias;

A hora do pedido de soccorro e a hora em que este chegou;

O tempo gasto para a desobstrucção da linha;

O tempo decorrido entre a parada e o proseguimento do trem.

Os vehiculos serão examinados pela Locomoção.

Art. 96º. — Os carros e vagões, que soffrerem danos em accidentes só poderão viajar depois de examinados pela Locomoção.

a) Em percurso, taes carros ou vagões ficarão na primeira estação, salvo si o machinista garantir que podem proseguir a viagem total ou até o primeiro deposito.

Inquerito.

Art. 97º. — Em todos os casos de accidentes, os chefes de estação deverão instaurar immediatamente inquerito, apurando com imparcialidade, todas as responsabilidades, quer pertençam aos empregados da Estrada ou não, fazendo sciente o Escritorio do Movimento.

Apertar o freio do trem que estiver parado.

Art. 98º. — Quando parar um trem numa estação, ou em percurso, é dever do guarda, antes de saltar, apertar o freio com segurança, deixando-o apertado até o momento de recommençar a marcha. Antes, porém, que o trem se ponha em movimento, terá o cuidado de soltar o freio afim de obstar que as rodas se arrastem.

Art. 99º. — Todos os vehiculos devem ser collocados no desvio e de modo a dar livre passagem a qualquer trem pela linha principal ou outros desvios, ficando as rodas calçadas com segurança e os freios apertados.

Vehiculos dentro do marco.

Art. 100º. — O trem que dê entrada em uma estação, ficando com um ou mais vehiculos da cauda fóra da chave, ou fóra do marco, impedindo o transito pela linha principal, é considerado como si estivesse na linha, e o guarda deve conservar-se no seu posto, occupando o compartimento da cauda, afim de garantil-o com signal vermelho, contra abalroamento de qualquer outro trem.

Trens com parte fóra do marco, considerado na linha.



I a VII

O. S. 1 — Em caso de accidente em qualquer trem, machina ou automovel, que se torne necessario trem de soccorro, depois de cumpridas as determinações dos artigos 79 e 80 do R. C., isto é, coberto o trem, machina ou automovel, com signal vermelho e bombas explosivas de ambos os lados, a pessoa que fôr pedir soccorro a estação mais proxima, deve levar o staff, bilhete ou qualquer outro documento autorisando a marcha do trem, machina ou automovel que soffreu accidente, a fim de que a vista desse staff, bilhete ou documento, possa ser autorisada a partida do trem de soccorro.

De acôrdo com o regulamento, o trem, machina ou automovel que pede soccorro, ficando sem documento, não se pôde mover e está garantido pelas coberturas collocadas: signal vermelho e bombas explosivas.

O. S. 1 — A alinea c) do artigo 51 do R. C. fica, desta data em diante, assim redigida:

c) Este artigo deve ser observado:

Por todos os trens, locomotivas e automoveis que tiverem parada indicada no horario: por todos os trens, locomotivas e automoveis que não tendo parada indicada no horario, por qualquer causa tenham parada superior a 5 minutos.

Com esta redacção fica entendido que, nas linhas providas de staff electrico, os trens que não têm parada indicada no horario, recebendo o staff não necessitam parar para passar recibo no impresso 20 ou 64, e sim procedendo de acôrdo com o artigo 52, alinea b), isto é, não havendo erro de staff, o machinista proseguirá a viagem, fazendo signal ao guarda, com bandeira branca, durante o dia, e luz branca, durante a noite. O guarda corresponderá com signal verde.

Nº. 44
Accidente—Levar o staff
para vir socorro.

Nº. 98
Recibo de staff no im-
presso 20 ou 64 — O
trem não deve parar.

I a VII

O. S. 1 — O artigo 48 do R. C. que regula o acerto de staffs, quando se dê o accumulo numa só estação, desta data em diante fica modificado como se segue:

Nº. 100

Acerto de staff.

Artigo 48 — Si, por effeito de maior numero de trens, machinas e automoveis circulando em um só sentido, os staffs se accumularem em uma só estação o Superintendente de Divisão, ou Chefe de Transportes determinará ao Inspector do Trafego e Encarregado do Telegrapho, da respectiva secção, a fazer o acerto, passando os staffs accumulados em uma para outra estação.

a) Não podendo o Inspector do Trafego fazer o acerto de staff o Superintendente da Divisão, ou na sua ausencia, o Chefe de Transportes designará para cada caso, por escripto, o seu substituto para esse serviço.

b) Em cada Divisão haverá um livro para ser lançado um termo de retirada de staff de uma estação e collocação em outra, termo esse que deve ser assignado pelo Inspector do Trafego, Encarregado do Telegrapho e Chefe de estação.

c) Esse livro terá os seus dizeres impressos, sendo que no lugar do Inspector do Trafego assignar, o fará esse ou o seu substituto designado pelo Superintendente.

d) Todos os funcionarios indicados anteriormente para assignar o termo de retirada e collocação de staffs serão responsaveis pela sua exactidão e verificarão que o numero de staffs retirado ou collocado é par.

e) A quantidade de staffs retirada de uma estação não é necessario que seja integralmente collocada em outra, podendo o Encarregado do Telegrapho ficar com staffs defeituosos, sendo entretanto, o numero de staffs collocado sempre par da mesma fórma que deve ser par o numero de staffs em poder do Encarregado do Telegrapho.

f) A retirada de staff avariado ou acerto de staff devido a staff perdido da secção será feita pelo Encarregado do Telegrapho unicamente, mediante pedido do Movimento para o segundo caso. O acerto de staff pelo Inspector do Trafego, com o termo determinado no artigo 3º. será feito unicamente nos casos de accumulo de staffs.

g) Nos casos indicados acima o Encarregado do Telegrapho dará um recibo ao chefe da Estação declarando o numero de staffs retirados e a letra do aparelho.

INDICE DOS CAPITULOS

Staff e E X	CAPITULO I
Linha dupla	II
Apparelhos Eléctricos de Staff.	III
Trens com estações fechadas	IV
Cruzamentos de trens	V
Signaes	VI
Accidentes e Precauções	VII

INDICE GERAL

A	Art.
Accidente em linha dupla	81, 82
Accidente — não precisando de soccorro	83
Accidente em trens de passageiros	83
Accidente — parte do trem ficando em percurso	87, 88, 89
Accidente — chamar a turma de conserva	84
Accidente — signaes — comunicação	79, 80, 85, 86
Accidente — o ajudante acompanhará a locomotiva	87, 89
Accidente — comunicar a autoridade	91
Accidente — cuidar dos feridos	90
Accidente — bagagens e mercadorias	92
Accidente — queda de barreira, desmoronamentos	93
Accidente — relatorio do guarda	95
Accidente — exame dos vehiculos	96
Accidente — Inquerito	97
Accuse de telegrammas sobre trens	21, 24
Apparelho de staff — desmontar, alterar	49
Assignatura do pessoal nas respostas	24
Assignatura do guarda no impresso de staff	12, 14, 51
Assignatura do ajudante no impresso de staff	14, 51
Atrazo de trens nocturnos, — chamar os chefes	59, 62
Autorisação do chefe no E X	7
Autorisação de trens sem staff	29
Aviso de chegada de trem	4
Aviso de partida de trens	17, 18
Avisos do Movimento — colleccionar	35

	Art.
B	
Baldeação em casos de accidente	92
Bilhetes de staff — requisição e conferencia	2
Bilhetes de staff — como devem ser guardados	2
Breack — apertar	89, 98, 99
C	
Campainha — vibrações (staff electrico)	50
Chamar a turma de conserva	84
Conferencia dos bilhetes de staff	2
Conferencia de volumes em accidente	92
Consulta e resposta — trens sem staff	28
Cores dos bilhetes, impressos, etc.	16
Cruzamento — qual trem deve occupar a linha principal	63
Cruzamento — um dos trens deve parar	66
Cruzamento — o chefe teráapparelhos de signaes	66
Cruzamento — relação do guarda	68, 69
D	
Desmontar, ou alterar a corrente do aparelho	49
Devolução da ordem — o machinista reclamará	31
Devolver a ordem especial pelo 1º trem	31
Documentos que o trem deve levar	15, 30, 41
E	
Entrega de staff e E X	12, 13, 15, 51, 52
Entrega dos documentos com recibo	30
Entrega e recebimento de staffs pelo electricista	48
Erro de staff, etc., pedir autorização	19, 20
Erro no staff electrico	47
Estações fechadas	54, 56
Exame dos documentos pelo machinista	15, 52
Exame dos vehiculos em accidente	96
E X á estação anterior	4
E X sem assignatura do chefe	4
E X — numeração	5
E X — entrega immediata ao chefe	6
E X e staff — os trens devem levar	1, 2, 8, 11
E X — modo de escripturar	9
E X demorado — telegraphar ao Movimento	10
E X e staff — definição	0

E	Art.
E X na linha dupla	40, 41
E X de grande distancia	56, 58
E X para trens nocturnos — chamar os chefes	59
F	
Feridos — communicar á autoridade	91
Freio — apertar	89, 98, 99
H	
Horario — chegada e partida — em caderneta	50
I	
Impresso ao guarda, sobre documentos entregues	15
Inquerito	97
Instrucções sobre o staff electrico	50
Interrupção do trafego — providencia dos chefes	93
Interrupção do staff electrico	43, 44, 45, 46
Interrupção do telegrapho	11, 62, 93
Inutilisar bilhetes de staff	3
Inutilisar as ordens especiaes	31, 32
Inutilizar o E X existente, recebendo o de grande distancia	58
Inversão das chaves de E X	44
L	Art.
Lançar em caderneta a chegada e partida	50
Licença para trens na linha dupla	41
Linha dupla — direita e esquerda	38
Linha dupla — transformar em singela	38
Linha dupla — regras nas interrupções	39
Linha dupla — accidente	81, 82
Linha para receber os trens — indicação	64
Luz verde ou vermelha em trem parado	76
Luzes vermelhas ou verdes na plataforma	73
M	
Manobra depois de dar o E X.	40
Manobra quando é esperado algum trem.	65
Marco dos desvios	99, 100
Modificação de ordem — referencia á anterior	27

O

Ordem especial á vista do «accuse»	26
Ordem — modificação — referencia á anterior	27
Ordem especial (devolver ou inutilisar)	31
Ordem — o machinista reclamará a devolução	31
Ordem especial — regras na linha dupla	39
Ordem especial — regras no staff electrico	46
Ordem em um telegramma para mais de um trem	46
Ordem especial com estações fechadas	58

P

Pharões	77
Plantões do Movimento	55
Portador na chave	60, 61
Praticantes e os telegrammas de trens	25, 34
Punição	49

R

Art.

Recebimento e entrega de staff pelo electricista	48
Recibo do staff e E X ou ordem	12, 13, 31, 51, 53, 57
Recibo do staff adiantado	67
Recuar ou avançar na linha principal	65
Regras para as ordens «speciaes»	39, 46
Relatorio do guarda — accidente	95
Remessa de documentos ao Movimento	33, 36
Requisição de bilhetes de staff	2
Restabelecimento do staff e E X	43

S

Signaes de campainha do staff electrico	50
Signaes — especiaes	70, 71
Signaes para os trens, para manobra, pelos trens	71
Signaes para a Via Permanente	74
Signaes — fiscalização pelos chefes	78
Signaes do chefe ao guarda e deste ao machinista	14, 51
Signal do machinista ao guarda e vice-versa	52
Signal mal comprehendido	71
Signal — mastro	72
Signal de bandeira ou luz na chave	72
Signal — collocação no trem	75

S

Spragg	89, 99
Staff e E X — definição	0
Staff e E X — os trens devem levar	1, 2, 42, 56
Staff sobre as respectivas caixas	2
Staff electrico — regras para as ordens do Movimento	46
Staff electrico — restabelecimento	45
Staff accumulados numa estação	48
Staff electrico — instrucções	50
Staff — divisão do trem em percurso	88
Staff — trem de soccorro ou baldeação	94

T

Art.

Telegrammas para chefe e outros — resposta do chefe	23
Telegrammas sobre trens — transmissão e recebimento	25
Telephone, em caso de accidente	93
Transgressão	37
Trens sem staff — aviso do Movimento	21, 22
Trens que não pôdem proseguir a marcha	50
Trens nocturnos — chamar os chefes	59, 62
Trens que devem occupar a linha principal	63
Trem recebido em linha differente — parar	64
Trem avançar ou recuar em direcção a outro trem	65
Trem parado na linha — signaes — communicação	79, 80, 85, 86
Trem de soccorro — signaes	80
Trem parado — ordem para proseguir	80, 83, 87
Trem dividido em percurso	87, 88, 89
Trem de soccorro ou baldeação — staff	94
Trem fóra da chave ou do marco	100
Trem parado — apertar os freios	98
Trem sem staff — documentos que deve levar	30
Troca de staff (electrico)	47

V

Vehiculos dentro do marco	99
Vehiculos avariados — exame da Locomoção	96
Visto do guarda ou ajudante no recibo de staff	12, 14, 51
Voltar á procedencia sem chegar ao destino	1

**Companhia Paulista de
Estradas de Ferro**

Ordens de Serviço

**Referentes ao Regulamento de
Circulação de Trens**

Expedidas até 1º. de julho de 1931

(M. 677)
TYP. C. P.
DEZEMBRO DE 1945

Descrição

Este material foi recebido no Centro-Oeste em meados da década de 1980, em um conjunto (xerox) reunindo:

Data	Sigla	Título
Novembro 1945	M. 676	Regulamento interno do tráfego. (*) • Circulação de trens; • Cruzamento de trens; • Sinais; • Acidentes e precauções. (*) Deve ser sempre referido como " RC ".
Dezembro 1945	M. 677	Ordens de Serviço Referentes ao Regulamento de Circulação de Trens Expedidas até 1º de Julho de 1931
Dezembro 1945	M. 678	Regulamento de Circulação de Trens • Linha dupla com bloqueio automático entre estações
Dezembro 1945	M. 679	Regulamento de Circulação de Trens • Estações com cabinas de sinais na linha singela
Novembro 1951	M. 216	Regulamento de Circulação de Trens • Sinalização e bloqueio automático entre Jundiaí e Campinas

M. 676 tem 100 artigos, distribuídos nos capítulos de I a VII:

- I. Staff e EX;
- II. Linha dupla;
- III. Aparelhos elétricos de staff;
- IV. Trens com estações fechadas;
- V. Cruzamentos de trens;
- VI. Sinais;
- VII. Acidentes e precauções.

As Ordens de Serviço emitidas até 1931, — reunidas em **M. 677**, — referem-se a mais alguns artigos e capítulos que extrapolam aquele conjunto inicial.

M. 678 contém o **Capítulo IX**, com os artigos 129 a 140.

M. 679 contém o **Capítulo VIII**, com os artigos 101 a 128.

M. 216 contém o **Capítulo X** do "**RC**", com os artigos 141 a 170 — e anula os artigos 38; 39; e 129 a 140.

Aqui, estão nesta sequência.

ORDENS DE SERVIÇO REFERENTES AO REGULAMENTO DE CIRCULAÇÃO DE TRENS

Expedidas até 1º. de Julho de 1931

ORDENS REFERENTES AO CAPITULO I

Staff e E. X.

Artigo 28, letra C)

O. S. 1/2 — Sempre que houver alteração de cruzamento de trens, a resposta á consulta da estação d'onde deve partir o trem obedecerá o que dispõe o artigo 28, alinea C, do Regulamento, mesmo que o cruzamento não se dê na estação d'onde deve partir o trem sem staff; — isto para o primeiro trem a partir com ordem especial, da estação consultante.

Alteração de cruzamento de trens.

Artigos diversos

O. S. 1/57 — O serviço relativo ao staff, tanto do antigo systema como do electrico, compete ao chefe da estação ou quem suas vezes fizer, encarregado da circulação dos trens.

Manejo do staff pelo chefe ou plantão de chefe.

Assim, o funcionario competente para manejar o appa-
relho electrico de staff é o chefe da estação ou plantão de
chefe, exclusivamente.

ORDENS REFERENTES AO CAPITULO II

Linha dupla

Artigo 38

Linha dupla — denominação.

O. S. 1/40 — Para evitar confusão na compreensão de ordens sobre movimento de trens na linha dupla, a partir desta data a linha de subida dos trens para o interior, denominada até hoje «Linha Esquerda» passa a chamar-se «Linha nº. 1» e a linha de descida do interior, actualmente denominada «Linha Direita», passa a chamar-se «Linha nº. 2».

As denominações das duas linhas são pois as seguintes:

«Linha nº. 1» a linha dos trens que seguem para o interior situada do lado da plataforma da estação de Jundiaby.

«Linha nº. 2» a linha dos trens que voltam do interior, situada do lado da plataforma da estação de Campinas.

Artigo 38 — letra A)

Linha dupla :
mudança de linha para o
tráfego de trens.

O. S. 1/6 — Nenhum chefe de estação poderá aceitar a ordem especial do Escriptorio do Trafego (Movimento), a que se refere a letra A) do artigo 38 do Regulamento do Trafego para circulação de trens, quando essa ordem não seja dada pelo telegrapho e dirigida a chefe; machinista e guarda do trem, que terá de trafegar por linha diversa da determinada para circulação normal dos trens.

Recebendo o chefe o telegramma acima referido, deverá em seguida consultar pelo telegrapho a estação mais proxima, na direcção da marcha do trem, si poderá fazer o trafego pela linha contraria á circulação normal dos trens.

Tendo resposta affirmativa, ella será apresentada ao guarda e ao machinista, que a rubricarão, e sómente á vista deste telegramma e da ordem do Escriptorio do Trafego (Movimento) que o guarda dará signal de partida e o machinista poderá obedecer.

Si o trem tiver de trafegar em maior trecho por linha diversa da normal, deverá parar em todas as estações intermediarias para o machinista e guarda procederem como acima está indicado.

ORDENS REFERENTES AO CAPITULO III

Apparelhos electricos de staff

Artigo 43

O. S. 1/95 — Sempre que houver interrupção do aparelho de staff electrico existente entre Baurú Paulista e Baurú Noroeste a circulação entre as duas estações se dará por meio de licenças com os antigos impressos de licença.

Interrupção do staff electrico entre Baurú-Paulista e Baurú-Noroeste.

A ordem para passar de um regímen para outro será dada pelo Movimento de Dous Corregos a Baurú Noroeste e Baurú Paulista, de acôrdo com a combinação feita com a Noroeste.

Artigo 48

O. S. 1/1 — Nos trechos de linha em que existem aparelhos electricos de staff, o movimento de trens em geral será feito obedecendo ao regulamento especial organizado para esse serviço, em Fevereiro de 1917.

Apparelhos electricos de staff.

O chefe da estação deve dar aviso ao Escriptorio do Movimento sempre que o aparelho contenha 5 (cinco) ou 25 (vinte e cinco) staffs, dizendo em que secção se dá o facto, afim de ser providenciada a remoção.

Aos trens de passagem, o staff será entregue em arco apropriado, que seguirá até a estação proxima, onde será recebido por um empregado da estação, afim de evitar estrago no staff.

O. S. 1/100 — O artigo 48 do R. C. que regula o acerto de staffs, quando se de o accumulo numa só estação, desta data em diante ficará modificado como se segue:

Acerto de staffs.

Artigo 48 — Si, por effeito de maior numero de trens, machinas e automoveis circulando em um só sentido, os staffs se accumularem em uma só estação o Superintendente de Divisão ou Chefe dos Transportes determinará ao Inspector do Trafego e Encarregado do Telegrapho, da respectiva secção, a fazer o acerto, passando os staffs accumulados em uma para outra estação.

a) Não podendo o Inspector do Trafego fazer o acerto de staff o Superintendente da Divisão, ou na sua ausencia, o

Chefe de Transportes designará para cada caso, por escripto, o seu substituto para esse serviço.

b) Em cada Divisão haverá um livro para ser lançado um termo de retirada de staff de uma estação e collocação em outra, termo esse que deve ser assignado pelo Inspector do Trafego, Encarregado do Telegrapho e Chefe de estação.

c) Esse livro terá os seus dizeres impressos, sendo que no lugar do Inspector do Trafego assignar, o fará esse ou o seu substituto designado pelo Superintendente.

d) Todos os funcionarios indicados anteriormente para assignar o termo de retirada e collocação de staffs serão responsaveis pela sua exactidão e verificarão que o numero de staffs retirado ou collocado é par

e) A quantidade de staffs retirada de uma estação não é necessario que seja integralmente collocada em outra, podendo o Encarregado do Telegrapho ficar com staffs defeituosos, sendo entretanto o numero de staffs collocando sempre par da mesma forma que deve ser par o numero de staffs em poder do Encarregado do Telegrapho.

f) A retirada de staff avariado ou acerto de staff devido a staff perdido da secção será feito pelo Encarregado do Telegrapho unicamente, mediante pedido do Movimento para o segundo caso. O acerto de staff pelo Inspector do Trafego, com o termo determinado no artigo 3º, será feito unicamente nos casos de accumulo de staff.

g) Nos casos indicados acima o Encarregado do Telegrapho dará um recibo ao chefe da estação declarando o numero de staffs retirados e a letra do aparelho.

Artigo 51 — letra C)

O. S. 1/98 — A alinea c) do artigo 51 do R. C. fica, desta data em diante, assim redigida:

c) Este artigo deve ser observado:

Por todos os trens, locomotivas e automoveis que tiverem parada indicada no horario;

por todos os trens, locomotivas e automoveis que

Recibo de staff no impresso 20 ou 64. — O trem não deve parar.

não tendo parada indicada no horario, por qualquer causa tenham parada superior a 5 minutos.

Com esta redacção fica entendido que, nas linhas providas de staff electrico, os trens que não têm parada indicada no horario, recebendo o staff não necessitam parar para passar recibo no impresso 20 ou 64, e sim procedendo de acôrdo com o artigo 52, alinea b, isto é, não havendo erro de staff, o machinista proseguirá a viagem, fazendo signal ao guarda com bandeira branca, durante o dia, e luz branca, durante a noite. O guarda corresponderá com signal verde.

Artigos diversos

O. S. 1/79 — No dia 10 de Outubro, domingo, fica suprimido o jogo de staff do posto telegraphico de Recanto, a começar do P. 7.

Recanto — supressão do jogo de staff.

Todos os trens correrão de Nova Odessa a Villa Americana, com staff: NOVA ODESSA — VILLA AMERICANA, sem troca em Recanto.

Os trens que tiverem de seguir de Nova Odessa para o ramal de Piracicaba seguirão até Recanto com o staff NOVA ODESSA — VILLA AMERICANA, onde o deixarão para receber o staff: RECANTO — CILLOS.

Os trens do ramal de Piracicaba para seguirem de Recanto a Nova Odessa receberão em Recanto o staff: NOVA ODESSA — VILLA AMERICANA.

Sempre que Recanto receber staff de trem que tiver de seguir para o ramal deve immediatamente collocar no aparelho para libertar a secção NOVA ODESSA — VILLA AMERICANA, desde que a linha principal esteja livre.

O. S. 1/83 — A partir de segunda-feira, 16 do corrente, fica inaugurada no desvio da pedreira, entre Tatú e Itaipú, a fechadura de staff da respectiva chave.

Fechadura de staff do desvio da pedreira de tatú.

Qualquer trem que tenha de entrar na pedreira, necessita abrir a fechadura com o staff, para soltar a chave do desvio, ficando então o staff preso, até que, terminado o serviço, para voltar tenha sido o desvio collocado na posição normal quando o staff será libertado.

Dessa forma qualquer trem que tenha serviço na pedreira, só pode regressar a Tatú ou Itaipú, depois de ter collocado o desvio na posição normal e linha principal.

Além de fechadura do staff a agulha será parafusada no trilho pelo guarda da pedreira.

ORDENS REFERENTES AO CAPITULO IV

Trens com estações fechadas

Artigos 54 a 62

Supressão dos trens
com estações fechadas.

O. S. 1/88 — A partir desta data fica sem effeito o «CAPITULO IV» — «TRENS COM ESTAÇÕES FECHADAS» do Regulamento de Circulação de Trens.

Assim, dessa data em diante, não mais terão applicação os artigos 54 a 62 do R. C., não podendo correr trens com as determinações allí existentes, para estações fechadas, isto é, passar trens em estações que não têm empregados em serviço.

ORDENS REFERENTES AO CAPITULO V

Cruzamento de trens

Artigo 66

Como devem ser recebi-
dos os trens em cruza-
mentos.

O. S. 1/4 — As estações e postos telegraphicos, que tiverem cruzamento de trens, dos quaes um não tenha parada indicada pelo horario, devem dar entrada a um trem de cada vez, nunca baixando os signaes das duas direcções ao mesmo tempo.

Assim, o posto A espera o trem P. 7 de passagem e o P. 4, que tem parada, vindo os dois no horario; só depois que o P. 4 estiver inteiramente no desvio, arreará o signal para entrar P. 7.

Quando verificar que P. 7 chegará primeiro e terá de esperar algum tempo P. 4, deve dar entrada ao primeiro, mas, nesse caso, devendo o signal estar suspenso para P. 4.

ORDENS REFERENTES AO CAPITULO VI

Signaes

Artigo 72 — letra A)

O. S. 1/8 — Para dar cumprimento ao artigo 72, letra A), do Regulamento para circulação de trens, o portador ou manobrador deve dirigir-se para a chave, onde vae esperar o trem, pelo menos 10 minutos antes da chegada do mesmo, afim de examinar com cuidado as chaves por onde vae passar o trem, acertando-as, e poder agir em tudo com a calma que exige a natureza deste serviço.

Esperar trens na chave.

O. S. 1/9 — Nas estações onde não houver manobrador, os trens, principalmente de passageiros, serão recebidos na chave pelo portador mais competente, pela sua pratica e actividade.

O portador mais competente receberá os trens na chave.

O. S. 1/47 — Sempre que os portadores ou manobradores forem dar entrada ou sahida aos trens, nas chaves modernas, chamadas de borboleta, devem examinal-as cuidadosamente, manejando a respectiva libra, para verificar si, com algum descuido anterior, não estão quebradas ou desgovernadas.

Chaves de borboleta.

Artigos diversos

O. S. 1/37 — Em todo o trecho de linha de tres trilhos, isto é, em que a circulação dos trens das linhas de 1m60 e 1m00 se faz sobre o mesmo leito, a entrada dos trens nas estações é regulada por mastro de signal de dois braços. O braço superior regula a entrada dos trens de bitola de 1m60 e o braço inferior a dos trens de bitola de 1m00.

Signaes no trecho de linha de tres trilhos.

De acôrdo com essa disposição, um trem de bitola de 1m60 só pode entrar em taes estações quando o braço superior estiver arreado e o inferior em posição horizontal, de linha impedida.

Ainda de acôrdo com o que ficou disposto acima, um trem de bitola de 1m00 só poderá entrar em taes estações, quando o braço inferior estiver arreado e o superior em posição horizontal, de linha impedida.

Os dois braços arreados ao mesmo tempo, o que dará duas luzes verde á noite, de acôrdo com as regras acima é um

signal nullo, impedindo a linha tanto para os trens de 1m60 como para os de 1m00.

No caso de desarranjo no mastro de signaes, facto esse de que os machinistas têm aviso pelo Movimento, os trens só podem entrar nas estações dos trechos de tres trilhos, depois de parar e receber ordem verbal do portador que os estiver esperando na chave.

Nesse caso, o portador esperará o trem na chave com bandeira ou luz vermelha, só dando bandeira ou luz verde, depois de ter dado ordem verbal ao machinista para entrar e ter verificado pessoalmente de que bitola é o trem.

ORDENS REFERENTES AO CAPITULO VII

Accidentes e precauções

Artigos 79 e 80

Accidente — levar o staff para vir soccorro.

O. S. 1/41 — Em caso de accidente em qualquer trem, machina ou automovel, que se torne necessario trem de soccorro, depois de cumpridas as determinações dos artigos 79 e 80 do R. C., isto é, coberto o trem, machina ou automovel, com signal vermelho e bombas explosivas de ambos os lados, a pessoa que for pedir soccorro a estação mais proxima, deve levar o staff, bilhete ou qualquer outro documento autorizando a marcha do trem, machina ou automovel que soffreu accidente, afim de que a vista desse staff, bilhete ou documento, possa ser autorizada a partida do trem de soccorro.

De acôrdo com o regulamento o trem, machina ou automovel, que pede soccorro, ficando sem documento, não se pode mover e está garantido pelas coberturas collocadas: signal vermelho e bombas explosivas.

Artigos diversos

Manobra na linha principal.

O. S. 1/3 — O artigo 126 do Regulamento e Instrucções para os empregados do Tralego determina que:

«Não é permittido fazer manobras, que possam impedir a linha principal, sem ordem do chefe da

estação, e assim mesmo deve ser de modo que fique completa quinze minutos antes da hora determinada para chegada de qualquer trem».

Completando essas determinações, ficam terminantemente prohibidas as manobras nas linhas que tenham comunicação directa com a linha principal, sempre que uma estação tiver aviso de estação immediata, que vae receber ou dar passagem a qualquer trem ou que tenha de soltar qualquer trem, salvo os casos de accidentes que exijam desobstrucção da linha.

O. S. 1/7 — Sempre que houver atraso de 15 minutos ou mais nos trens de passageiros e de 25 nos de mercadorias, as estações devem avisar o Escriptorio do Movimento com telegramma D. G., dando a chegada e a partida do trem.

Trens atrasados — comunicação com D. G.

O. S. 1/10 — As estações darão signal de campainha quando receberem aviso da partida de um trem da estação mais proxima, afim de que os empregados, que têm serviço a executar na occasião, relativos aos trens, fiquem avisados da sua chegada proxima. Um signal para os trens para o interior e dois signaes para os do interior.

Signal de campainha na partida dos trens da estação proxima.

O. S. 1/11 — Para os fins convenientes, reproduzimos abaixo a ordem de serviço da Tracção, datada de 22 de Maio de 1912:

Tocar o sino da locomotiva nas vias publicas.

«Na passagem de qualquer trem, por localidades onde a linha é atravessada por via publica, os foguistas devem tocar o sino da locomotiva em todo o percurso, desde a primeira via publica que atravessa a linha, até alcançar e transpor a ultima via publica.

A infracção será punida».

Sempre que as disposições dessa ordem de serviço não forem cumpridas, os senhores chefes de estação devem comunicar ao Escriptorio do Movimento, afim de ser levado o facto ao conhecimento da Tracção.

O. S. 1/12 — Não é permittido conduzir vehiculo algum sem freio na cauda dos trens. Quando o vehiculo tiver sómente freio a mão pode seguir nessas condições, porem é indispensavel que siga uma pessoa junto ao breack, para fazel-o funcionar em caso de ruptura de engate.

Vehiculo sem freio na cauda dos trens.

Vehículos descarrilados
— exame pela locomoção.

O. S. 1/13 — Os veículos que soffrerem descarrilamentos ou outro accidente, não podem seguir sem primeiramente serem examinados por empregados da Locomoção.

Quando o accidente se der em viagem, o veículo será deixado na primeira estação, donde só seguirá depois de ter sido examinado por empregado competente.

Os carros, que descarrilarem nas estações ou em viagem, podem seguir até a estação onde tiver empregado da Locomoção para examinal-os, quando o machinista e o guarda do trem julguem não haver perigo; ao contrario, devem ser deixados na primeira estação, fazendo-se baldeação dos passageiros.

Incendio nos vagões —
descarregar.

O. S. 1/15 — Fica estabelecido, quando houver incendio ou principio de incendio em um vagão, a estação onde se der tal facto ou onde for deixado o vagão, deverá descarregar immediatamente as mercadorias, mesmo que o incendio esteja extincto.

Toda vez que se manifeste fogo em qualquer vagão, o guarda trem deverá deixal-o na primeira estação, embora tenha conseguido a extinção mesmo durante a viagem.

Modo de fazer o engate
de vagões.

O. S. 1/22 — Na formação dos trens ou quando forem adicionados vagões aos trens nas estações, deve ser obedecida a regra seguinte:

«Na ligação de dois vagões, dos quaes um é munido de corrente de tres elos e outro de corrente com pino, a ligação deve ser feita com a corrente de tres elos.

Si ambos os vagões tiverem correntes com pino, a corrente que ficar solta deve ficar apoiada sobre a de ligação, impedindo que esta salte».

Engates quebrados em
viagem.

O. S. 1/23 — Quando succeda quebrarem-se engates de vagões em viagem, não deve ser deixada na linha a parte quebrada: o guarda deve conduzi-la no trem e fazer entrega ao chefe da estação proxima.

Mangueiras -- pedaços de
cordas aspirados para os
injectores. -- Exame do
freio pelo guarda.

O. S. 1/24 -- É necessario que os manobradores ou empregados de trens tenham todo o cuidado na occasião de desengatarem as mangueiras dos vagões, quando estas estejam amarra-

das com pedaços de cordas, para que estes não fiquem na bocca da mangueira de modo a serem aspirados para os injectores.

Os guardas dos trens de carga serão responsabilizados por qualquer avaria notada nosapparelhos do freio automatico dos vagões, que compuzerem os trens e que não sejam devidamente justificadas.

Quando revistarem os vagões devem examinar si a valvula do compartimento do guarda, manometro e respectivo encanamento estão em perfeito estado, repetindo o exame quando fizerem a entrega do trem. Qualquer avaria ou defeito deve ser communicado ao Escriptorio do Movimento.

O. S. 1/70 — Nas estações iniciaes antes de dar signal de partida de qualquer trem de carga ou mixto, o respectivo guarda deve fazer uma applicação do freio, com a valvula do seu break, para verificar si o encanamento do freio está convenientemente ligado.

Exame e applicação do freio antes da partida do trem.

Deve adoptar pratica igual antes da partida das estações em que por qualquer causa o trem teve parada prolongada ou fez manobra.

Nos breacks que não tiverem valvula deve fazer applicação por meio da mangueira da cauda.

Nos trens que tiver vehiculos isolados esta ordem deve ser applicada ao ultimo vehiculo ligado ao freio automatico.

O. S. 1/25 — O pessoal dos trens deve occupar-se no serviço de carga e descarga, tanto de encomendas como de mercadorias nas estações, afim de reduzir-se a parada dos trens. Tambem se occupará nos serviços de manobra que houver, sempre que o chefe da estação julgue de necessidade e o determine. — Veja O. S. 1/44 —.

Auxílio do pessoal de trens nas estações.

O. S. 1/26 — Depois da chegada dos trens ás estações terminaes, os respectivos guardas não poderão retirar-se antes de examinar todos os vagões e verificarem si ha ou não irregularidade.

Exame do trem no fim da viagem.

No caso affirmativo levarão o facto ao conhecimento do chefe da estação com todas as explicações.

Material para os trens.

O. S. 1/31 — Nos trens de passageiros que tenham guarda e ajudante, ou mais empregados, deve sempre existir, em estado de prompto funcionamento, dois jogos de bandeiras e dois lampeões de signal. Nos trens de carga haverá um lampeão de signal para cada empregado, além dos dois jogos de bandeiras.

Na linha de 1m00, o guarda conduzirá duas manilhas e dois pinos de sobresalente.

Formação de trens —
freios — lampeões na
cauda.

O. S. 1/38 — Todos os trens de cargas, lastro, serviço ou lenha serão sempre formados, de modo que o ultimo vagão seja de compartimento para guarda e munido também de freio a mão.

Atraz desse ultimo vagão só podem ser collocados os vehiculos normaes, de composição de trens de passageiros, isto é, gaiolas simples, carros, inclusive os de bagagem e taboleiros.

No ultimo vehiculo de cada trem serão sempre collocados dois lampeões de duas luzes, um de cada lado: a luz vermelha voltada para a cauda do trem e a luz alaranjada para o machinista.

Assim fica sempre claramente determinado em todos os trens qual é o seu ultimo vehiculo.

Nenhum trem poderá partir de qualquer estação sem o ultimo vehiculo estar munido dos lampeões, de que trata esta ordem.

Faltando supportes apropriados no ultimo vagão, o pessoal do trem collocará ao menos um lampeão no gancho de engate, para as estações, pela designação do ultimo vehiculo, terem conhecimento de que o trem está completo. No caso de faltarem aquelles supportes, o guarda, antes de partir da estação, avisará ao machinista do motivo pelo qual não vê lampeão no ultimo vehiculo. O guarda communicará ao Movimento o trem que correr nestas condições, dando o numero do vehiculo, no qual faltar supporte. As estações farão communicação deste facto, que é considerado irregular, dando o prefixo do trem.

Verificando o chefe da estação que o trem, chegado traz o lampeão indicador do ultimo vehiculo, tem certeza que o mesmo está completo.

Fica, assim, perfeitamente comprehendido, que os lampeões só podem ser collocados no ultimo vehiculo e que os trens os devem trazer sempre, quer á noite ou de dia.

Cortando-se um trem em viagem, a parte da frente virá sem indicação da cauda, comprehendendo assim todos os funcionarios que o virem que não é um trem completo.

Recebendo todos os empregados de trem um lampeão dos apropriados para cauda, terão todos os trens, que circulam com mais de um empregado, os dois lampeões regulamentares. Nos trens em que viajar um só empregado, este retirará da estação um lampeão suplementar, para formar o jogo de dois, necessarios ao cumprimento destas determinações.

O. S. 1/44 — Havendo duvidas entre o pessoal de trens e das estações sobre manobras, fica estabelecido para todas as linhas as disposições seguintes, completando a O. S. 1/25:

Manobras nas estações.

Nas estações de composição e recomposição de trens, as manobras devem ser feitas pelos manobreadores.

Nas estações intermediarias, a manobra deve ser conduzida pelo pessoal da estação, que tem conhecimento de seus desvios e chaves, ficando o pessoal de trem obrigado aos cortes e engates precisos.

O. S. 1/46 — Os vagões contendo inflammaveis, e outros quaesquer, que estiverem cobertos com encerados, terão collocação nos trens da forma seguinte:

Vagões com inflammaveis. Vagões cobertos com encerados — Posição no trem.

Quando a lotação da machina permittir, devem ser collocados sete vagões como cabeceira.

Quando a lotação da machina não o permittir, deve ficar como cabeceira a differença entre a sua lotação e quatro vagões.

EXEMPLO:

Primeiro caso:

Sendo a lotação da machina nove ou mais vagões, o vagão de inflammaveis ou coberto com encerados será collocado em oitavo lugar, a contar da locomotiva para a cauda.

Segundo caso:

Sendo a lotação da machina sete vagões, o

vagão de inflammaveis ou coberto com encanados, deve ser collocado em quarto lugar, a contar da locomotiva para a cauda.

Para effeito de contagem, os vagões simples serão contados por um e os de maior lotação serão contados por dois.

Trens com mais de uma locomotiva.

O. S. 1/56 — Quando um trem for conduzido por mais de uma locomotiva, a da frente será sempre considerada como a do trem, competindo ao seu machinista a observação de todas as ordens sobre a circulação de trens, observação dos signaes e funcionamento dos freios. As locomotivas seguintes, para effeito da circulação, são consideradas como qualquer vehiculo que faça parte do trem.

Ordens de serviço e Instrucções revogadas.

O. S. 1/76 — Ficam revogadas as O. S. 1 nrs. 48, 49 e 54 bem como todas as instrucções até hoje exaradas em avisos de trens — memoranduns e registrados sobre a condução de vehiculos isolados nos trens. Estas ordens, ora revogadas, ficam substituidas pelas presentes instrucções:

Instrucções geraes.

1º. — Será permittida a formação de um trem completo de vagões isolados, si bem que este caso rarissimas vezes se dê em nossas linhas.

Nos trens onde houver apenas parte de vagões isolados, estes irão na cauda entre o breack do guarda e os vehiculos ligados ao freio automatico.

Não será necessário haver ligados ao freio automatico tantos vehiculos quantos os isolados.

Os carros de passageiros, nos trens de carga, só por excepção poderão seguir isolados; e neste caso um ajudante deverá viajar junto ao breack de mão.

O ajudante viajará no vehiculo provido de freio a mão.

2º. — Nos trens isolados, um vehiculo provido de freio a mão, quando apertado pelo ajudante, segurarà um determinado numero de vehiculos.

Assim, tornar-se-á necessário que, na composição do trem, sejam intercalados vehiculos *providos de freio á mão, onde viajarão* os ajudantes encarregados de apertar-o.

Estes vehiculos serão chamados *vagões de segurança*.

Vagões simples vazio não podem servir de vagão de segurança.

3º. — O vagão simples, vazio, não poderá servir de vagão de segurança a vagões isolados.

Os duplos e triplos — vasio ou carregados — o poderão, bem como os simples carregados, pelo menos, com 1/2 lotação.

4º. — Para simplificar, no caso dos vehiculos isolados serem compostos de carregados e vasio, a contagem dos mesmos será feita obedecendo a seguinte relação :

Relação entre vehiculos vasio e carregados.

«1 vehiculo carregado equivale a 2 vehiculos vasio».

5º. — Um vagão simples — carregado pelo menos com 1/2 lotação, ou um duplo vasio podem segurar um e meio vehiculos carregados.

Ajudantes necessarios para os vagões isolados.

Um simples com toda lotação, ou um duplo com menos de 1/2 lotação, ou um triplo vasio podem segurar dois vehiculos carregados.

Um duplo ou triplo carregados, com 1/2 lotação, poderão segurar tres vehiculos carregados.

Assim, conforme o vagão de segurança e sua carga, cada grupo de **2 e meio ou 3 ou 4 vehiculos carregados, ou fracção de grupo**, deverá ter 1 ajudante.

Todo trem com vehiculos isolados, deverá ter, além do pessoal necessario, de acôrdo com a regra acima, um ajudante que viajará na parte ligada ao freio automatico.

6º. — Tendo em vista a relação acima citada, de 1 carregado corresponder a 2 vasio, o vagão de segurança segurarà:

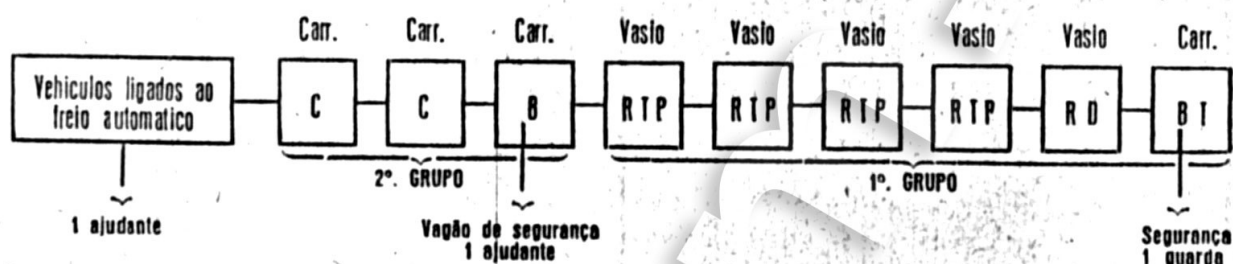
Vehiculos que o vagão de segurança pode segurar.

- | | |
|---|---|
| a) Sendo 1 simples com 1/2 lotação ou 1 duplo vasio | { 1 vehiculo carregado e 1 vasio ou 3 vasio |
| b) Sendo 1 simples com toda lotação, 1 duplo com menos de 1/2 lotação, ou 1 triplo vasio. | { 2 vehiculos carregados ou 4 vasio ou 1 carregado e 2 vasio |
| c) Um duplo ou triplo carregado com 1/2 lotação. | { 3 carregados ou 6 vasio ou 2 carregados e 2 vasio ou 1 carregado e 4 vasio. |

7º. — Existindo 9 vehiculos isolados, sendo 4 carregados e 5 vasio, dos quæes 1 BT e 2 C carregados que poderão servir de vagões de segurança, o pessoal necessario será 1 guarda e 1 ajudante, assim distribuidos :

Exemplos.

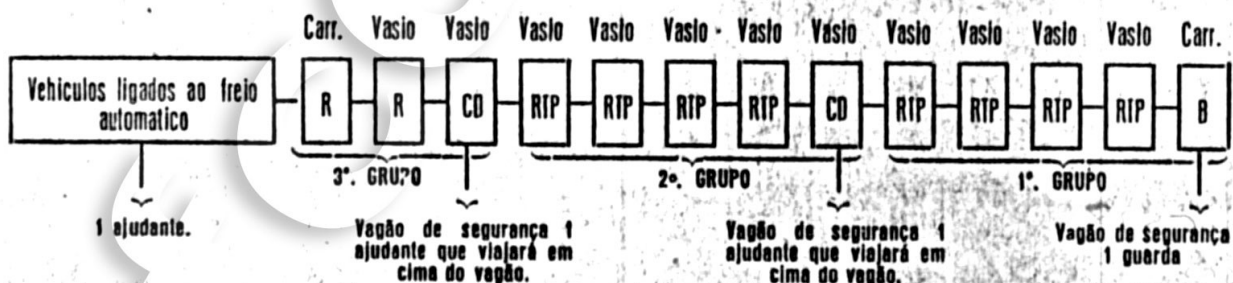
- 1 ajudante, na parte ligada ao freio automatico.
- 1º. grupo — 1 guarda no BT carregado que segurará 4 vasilos e 1 carregado . . . 6 vehiculos
- 2º. grupo — 1 ajudante no C carregado que segurará 2 vehiculos carregados . . . 3 vehiculos
- Total 3 pessoas . . . 9 vehiculos



Um trem com 13 vehiculos isolados, sendo 2 carregados e 11 vasilos, havendo 1 B carregado e 2 CD vasilos que poderão servir de vagão de segurança.

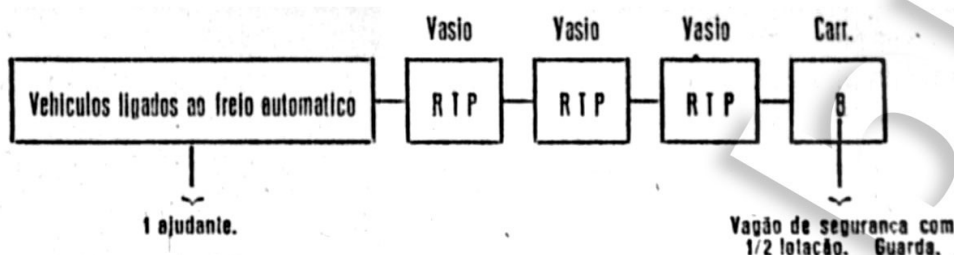
São necessarios 1 guarda e 3 ajudantes:

- 1 ajudante na parte ligada ao freio automatico.
- 1º. grupo — 1 guarda no B carregado segurando 4 vasilos 5 vehiculos
- 2º. grupo — 1 ajudante no CD vasilos segurando 4 vasilos 5 vehiculos
- 3º. grupo — 1 ajudante no CD vasilos segurando 1 vasilos e 1 carregado 3 vehiculos
- Total 4 pessoas . . . 13 vehiculos



Um trem com 4 vehiculos isolados, sendo 3 vasilos e 1 B com 1/2 lotação.

São necessarios 1 guarda e 1 ajudante.



8º. — As estações deverão escolher para vagões de segurança, os vehiculos mais pesados munidos de freio a mão.

O. S. 1/93 — Quando um trem tiver de ser recebido em linha occupada por outro trem, locomotiva ou vagão, deve ser parado no semaphoro ou quando este não existir, na chave com bandeira vermelha, para o manobrador ou portador informar o machinista da circumstancia da linha, para que este entre com cuidado.

Fazer parar trem que tiver de ser recebido em linha occupada.

O. S. 9/59 — As estações terão em deposito numero suficiente de **spraggs**, para que todos os vagões, que permanecem nos desvios, sejam competentemente travados e se evitem os accidentes por falta dessa precaução. O chefe de estação terá cuidado para que não seja empregado o **spragg** quando os vagões estejam em movimento, porque esta pratica daria em resultado a avaria das rodas dos vagões.

Spraggs.

ORDENS REFERENTES AO CAPITULO VIII

Estações com cabinas de signaes na linha singela

Artigo 102

O. S. 1/84 — Sempre que qualquer trem, machina ou automovel passe um signal que não esteja arreado, mesmo que não traga mal ao serviço, o cabineiro deve communicar o facto, com os detalhes precisos, ao chefe da estação, que por sua vez o fará ao Movimento, por carta.

Passar signal não arreado — comunicação.

Serão severamente punidos os cabineiros que observando esse facto não fizerem as devidas communicações, bem assim os chefes de estação que não exercerem a fiscalisação precisa.

Artigo 107 — letra A)

Defeito na aparelhagem
electrica das cabinas.

O. S. 1/97 — Sempre que por qualquer defeito na aparelhagem electrica das cabinas for necessario retirar provisoriamente do serviço ferrolhos electricos, o empregado do D. T. S. deve desligar os signaes de distancia, de modo ao machinista, obedecendo o artigo 107, alinea a) do R. C., approximar-se com cuidado, na linha principal.

Os signaes de distancia só terão seu funcionamento restabelecido quando reparado o defeito dos ferrolhos.

O empregado do D. T. S., quando tomar as providencias acima indicadas, dará prompto conhecimento á estação e ao cabineiro.

Artigo 107 — letra B)

Signaes de distancia —
suas indicações.

O. S. 1/105 — O item b), do artigo 107, do Capitulo VIII do Regulamento de Circulação de Trens — Estações com cabinas de signal na linha singela — fica a partir desta data substituído pelo que se segue:

b) aberto, nas estações providas de um só signal de distancia, que o signal de chegada está aberto para a linha principal e tambem todos os outros dessa linha, inclusivé o de partida.

c) aberto, nas estações providas de mais de um signal de distancia que todos os signaes da linha principal. acham-se abertos até o proximo signal de distancia.

Artigo 109

Estações de cabina —
signal de partida quando
o trecho estiver livre,
com E. X., etc.

O. S. 1/60 — Nas estações providas de cabinas o signal de partida só deve ser arreado para os trens partirem quando o trecho seguinte estiver desimpedido. Assim, aos trens de passagem, quando não houver E. X. será parado pelo signal de partida, sem necessidade das prescripções da letra b) do artigo 66 do R. C.

Artigo 115

Defeito nos aparelhos de
signaes--não é permitido
fazer funcção a não ser
por meio da alavanca.

O. S. 1/67 — Fomos informados que não funcionando o signal de uma estação, provida de cabina, o respectivo chefe, fel-o arrear, puchando pelo fio.

Essa pratica não pode ser admittida e será severamente punido quem tentar arrear signal das cabinas sem ser por meio da respectiva alavanca.

No caso acima deve se applicar o artigo 115, isto é, ordem do cabineiro para o trem passar com o signal suspenso, ordem dada por escripto ou pessoalmente o cabineiro ir ao ponto defeituoso.

O S. 1/92 — Sempre que um signal não funcione por qualquer defeito, o cabineiro, depois de examinar si as chaves estão perfectas e o trem pode passar com segurança, autorisará o machinista, no impresso nº. T. 8, para passar com signal suspenso.

Recebimento de trens havendo defeito nosapparelhos, nas estações providas de interlock.

Fica assim entendido que, o machinista tendo parado no signal, só poderá transpol-o, de acôrdo com o artigo 115 do R. C., quando tiver recebido o impresso nº. T. 8, de côr verde, devidamente preenchido autorisando-o a assim fazer. Essas autorisações serão annexadas ao seu relatorio.

Os cabineiros, na parte diaria ao D. T. S., darão o numero de ordem das autorisações, o signal e o trem para os quaes foram usados.

Artigo 120

O. S. 1/63 — O artigo 120 do R. C. dispõe:

Signaes.

«Os signaes immediatamente depois da passagem do trem a que deram indicação devem ser fechados».

É necessario observar com toda attenção esse artigo, só fechando os signaes depois da **passagem do trem**. Assim, um signal aberto para a passagem de um trem, só deve ser fechado quando a cauda do trem, ultimo vehiculo, tiver passado por elle.

A não observação dessa disposição pode dar lugar a se quebrar qualquer peça dos apparelhos de signal, pelo manejo de alavancas indevido, por elle destravado, sendo o responsavel severamente punido

O. S. 1/75 — Nas estações providas de cabina as alavancas das chaves da linha principal devem ser trazidas a posição normal immediatamente depois da entrada ou sahida do trem do desvio, para que algum vehiculo em manobra, por qual-

Recolocar alavanca depois da passagem de um trem do desvio.

quer descuido, não vá ter áquella linha, podendo embaraçar a circulação ou mesmo sahir dos limites da estação, offerecendo perigo caso tenha algum trem correndo no trecho por elle occupado, parado ou movendo-se.

Artigo 123

Dois apitos de chave livre.

O. S. 1/86 — Quando em manobra solta sobre um travessão, os machinistas só devem dar o signal de chave livre, depois que não só a locomotiva tenha passado a chave sobre que manobra, como os vagões soltos tenham também passado a chave da outra extremidade do travessão.

Artigo 128

O cabineiro não deve retirar-se da cabina durante o movimento de trens.

O. S. 1/74 — Sempre que o cabineiro tiver de sahir da cabina, além dos signaes fechados, como determina o artigo 128 do R. C., deve deixar todas as alavancas em posição normal.

Durante o movimento de trens, o cabineiro, sobre qualquer pretexto, não pode se afastar da cabina nem della se retirar para qualquer serviço.

O cabineiro não pode ser occupado em outros serviços além dos da cabina e manutenção dos seus appparelhos.

Artigos diversos

Estações de cabina — receber trens em desvios de chave manejada junto a agulha.

O. S. 1/59 — Nas estações de cabina, quando tiver de ser recebido um trem no desvio provido de chave, manejada junto a agulha, o cabineiro só deve arrear os signaes depois que o portador encarregado de manejar a respectiva chave lhe tiver feito signal verde, com bandeira durante o dia e com luz á noite. O portador deve conservar o signal verde até a entrada completa do trem no desvio.

Manobra nas chaves das estações providas de cabinas.

O. S. 1/66 — Nas estações providas de cabinas, nas chaves não munidas de signaes, os movimentos de manobras só devem ser executados depois que o cabineiro fizer signal de ter movido as alavancas convenientemente.

Esse signal será feito pelo cabineiro, agitando bandeira verde durante o dia e luz verde á noite, da cabina.

O. S. 1/73 — Nas estações providas de cabina, quando não houver portador disponível, as manobras devem ser feitas pelo pessoal de trem, de acôrdo com determinação do chefe ou quem suas vezes fizer.

Estações com cabina —
manobra feita pelo pessoal dos trens.

Nessas estações, no caso de ser preciso receber qualquer trem no desvio provido de chave, como determina a O. S. 1 nº. 59, o chefe ou quem suas vezes fizer, determinará um dos empregados de trem para guarnecer a chave, desde que não tenha portador ou seja o mesmo preciso para outros afazeres.

O. S. 1/77 — Nas estações providas de cabinas de interlock, na linha singela, foram collocadas tres barras de protecção na linha principal. Quando estiver um vehiculo, ou mesmo uma roda de um vehiculo, sobre qualquer uma das barras, ficam travados os signaes de entrada para a linha principal. Sempre que um trem estiver na linha principal, deve ficar com um vehiculo sobre qualquer uma das barras de protecção, o que garante a impossibilidade material de serem abertos os signaes da linha principal, ficando assim cobertos pelos respectivos signaes contra a entrada indevida de qua'quer outro trem.

Barras de protecção na
linha principal, nas estações providas de cabina de interlock.

Da mesma forma, qualquer vehiculo ou grupo de vehiculos que for deixado na linha principal, deve ter pelo menos uma roda sobre uma das barras de protecção.

O. S. 1/78 — Sempre que houver necessidade de applicar a chave de emergencia, rompendo-se assim o sello collocado pelo D. T. S., o chefe communicará o facto, por telegramma, ao D. T. S., para mandar collocar novo sello.

Chave de emergencia no
trecho de interlock.

O sello rompido deve ser enviado ao Movimento com a communicação sobre o facto que deu lugar a necessidade da applicação de emergencia.

O. S. 1/89 — Nas estações providas de cabinas, durante o dia, com os trens muito longos, não é possivel, em geral, ao machinista verificar a posição do signal anão para recuar.

Estações de cabina —
recuo de trens longos
com signal do guarda.

Nesse caso, o guarda trem depois de ter verificado que o signal anão foi arreado, dará ordem ao machinista, com bandeira verde, para recuar, recolhendo o trem ao desvio de encosto, na linha dupla.

Defeito nos aparelhos de
interlock — communica-
ção.

O. S. 1/94 — De 1º. de Agosto em diante, qualquer defeito nos aparelhos de interlock, do trecho de Jundiahy Paulista a Rocinha, deve ser communicado ao «Encarregado de Cabina», em Jundiahy e os do trecho de Nova Odessa a Itaipú, ao «Encarregado de Cabina», em Villa Americana.

As copias das reclamações e pedidos de providencias ao «Encarregado de Cabina», devem ser remetidas ao D. T. S., como já se procede com as providencias pedidas aos Encarregados de Telegrapho, conforme a O. S. 11/48.

Os encarregados de cabina, enviarão diariamente, parte diaria ao chefe de estação de sua residencia e ao Movimento, para, no caso de urgencia, receberem qualquer comunicação pelo telephone.

Defeito nos aparelhos de
interlock — communica-
ção.

O. S. 1/96 Em additamento á minha O. S. 1/94, as estações de Vallinhos a Rebouças, devem se dirigir ao «Encarregado de Cabina», em Campinas, havendo qualquer defeito nos aparelhos de interlock.

As copias das reclamações e pedidos de providencias ao «Encarregado de Cabina», devem ser remetidas ao D. T. S., como já se procede com as providencias pedidas aos Encarregados do Telegrapho, conforme a O. S. 11/48.

Os encarregados de cabina, enviarão diariamente, parte diaria ao chefe de estação de sua residencia e ao Movimento, para, no caso de urgencia, receberem qualquer comunicação pelo telephone.

Defeito nos aparelhos de
interlock — communica-
ção.

O. S. 1/99 — De 1º. de Janeiro em diante, o trecho a cargo do «Encarregado de Cabina», em Villa Americana, fica sendo de Nova Odessa á chave da pedreira de Tatú, ficando a cargo do «Encarregado de Cabina», em Limeira, o trecho de Itaipú a Santa Gertrudes.

Chaves dos porões das
cabinas de interlock.

O. S. 1/102 — As chaves dos porões das cabinas de interlock serão guardadas nas proprias cabinas, sob responsabilidade do cabineiro, afim de que qualquer empregado da reparação de signaes, havendo defeito, mesmo estando em serviço noutro ponto, alli chegando possa entrar nos porões e examinar as installações.

Não é permittido o ingresso nos porões das cabinas ás pessoas extranhas ao serviço de signaes. Nada pode ser guardado ou depositado pelas estações nesses commodos.

Os empregados da repartição de signaes, depois de terminado o serviço que tiverem nos porões, devem fechal-os e entregar as chaves ao cabineiro.

ORDENS REFERENTES AO CAPITULO IX

Linha dupla com bloqueio automatico entre estações

Artigo 131

O. S. 1/101 — O cabineiro da estação que vai receber o trem, só deve conceder linha, de acôrdo com o artigo 131, quando tiver a linha livre até o pedal de chegada, (pedal alaranjado).

Linha dupla com bloqueio automatico.

Uma vez concedido linha, não devem mais occupar a linha concedida até o pedal de chegada, (pedal alaranjado), até a chegada de trem para o qual ella foi concedida.

Artigos não determinados

O. S. 1/103 — Quando por qualquer accidente na locomotiva um trem parar entre estações, não podendo mover-se, o guarda mandará aviso a estação mais proxima, em formula de telegramma, na qual deverá constar a designação do trem, a sua posição, o pedido de soccorro e a declaração formal de que o trem não se moverá, mesmo em caso de reparação, sem nova ordem do Movimento. Esse telegramma, além da assignatura do guarda, no corpo, deve tambem trazer a do machinista.

Linha dupla com bloqueio automatico.
Locomotiva com defeito, entre estações sem poder rebocar o trem.

O cabineiro, de posse dessa comunicação, se entenderá com o Movimento para providenciar os soccorros ao trem.

A locomotiva de soccorro entrará na secção occupada pelo trem accidentado, com authorisação do Movimento, declarando a sua posição exacta.

A locomotiva de soccorro entrará na secção occupada pelo trem accidentado pela estação de vante ou pela de ré, de acôrdo com a ordem recebida do Movimento. **Entrando pela es-**

tação de vante, correndo por linha contrária, ao passar pelo pedal de chegada desbloqueará a secção. Entrando pela secção de ré, levando o trem accidentado pela linha correcta para a estação de vante, ao passar o pedal de chegada, libertará a secção.

O socorro tendo ordem do Movimento para fazer o trem recuar para a estação de ré, fará com que fique a secção bloqueada, tendo o trem seguinte de percorrer a com o impresso T. 90.

As cabinas da secção do trem accidentado só poderão considerá-la livre depois de receber ordem do Movimento, nesse sentido.

Linha dupla com bloqueto automático.
Locomotiva com defeito entre estações sem poder rebocar o trem.

O. S. 1/104 — Em additamento a ordem de serviço O. S. 1/103, ficam estabelecidas mais as seguintes instruções para caso de locomotiva com defeito, sem poder rebocar o trem:

O trem de socorro só pode entrar pela estação de vante, correndo por linha contrária, si o signal de chegada não tiver ainda sido arreado para o trem accidentado. O signal tendo sido arreado para o trem accidentado, os travessões ficam interlockados, não podendo passar, nessa estação, a locomotiva de socorro para a linha em que estiver o trem accidentado.

Depois de arreado o signal de chegada para o trem accidentado, o trem de socorro só poderá entrar em linha contrária uma estação adiante da estação de vante.

No caso em que o signal de chegada não tenha sido arreado, o trem de socorro pode passar para a linha em que está o trem accidentado, pela estação de vante, não libertando a secção ao passar o pedal, si antes dessa passagem, o signal de chegada não fôr arreado.

O. S. 1/108 — O artigo 139 do Regulamento de Circulação, fica alterado para o seguinte:

Código para comunicações entre cabinas.

Artigo 139 — As comunicações entre as cabinas se farão por meio de campainha, com o seguinte código:

- o Atenção ou sciente
- oo Pede linha para qualquer trem
- oo oo Pede linha para trem de passageiro
- ooo Trem na linha
- oooo Trem chegou
- ooooo Chamado ao telephone.

§ 1º. — Sempre que uma estação chamar outra só deve dar o signal que pretende depois de receber o sciente ao chamado de atenção.

§ 2º. — Qualquer signal só deve ser considerado como effectivamente recebido pela outra estação quando essa accusar o com o signal de sciente.

O. S. 1/109 — A collocação de X, retirando os signaes de interlock de serviço, para qualquer reparação na via permanente, obedecerá as seguintes instrucções:

Collocação de X retirando signaes de interlock de serviço.

1º. — Quando por qualquer motivo as chaves das estações de interlock, controladas pelos signaes, tiverem que ficar desligadas, por periodo não inferior a 24 horas, poderão os signaes ser retirados de serviço pela collocação de X (artigo 126 do R. C.);

2º. — No aviso de trens, com antecedencia não inferior a 18 horas, deve constar a hora em que os signaes serão collocados fóra de serviço;

3º. — O Engenheiro do Telegrapho e Signaes deve ser avisado, com antecedencia superior a 24 horas, pelo Superintendente da Divisão, da necessidade de desligar as chaves dos signaes que as controlam;

4º. — A collocação do X nos signaes fóra de serviço, será feita pelo pessoal do D. T. S., depois de tel-os desligados na cabina;

5º. — Antes de desligar qualquer signal para collocação de X, deve ser desligado, na cabina, o signal de distancia que peça sua inversão para ser arreado:

6º. — O trecho governado pelos signaes retirados de serviço por X deve ser transposto com cuidado e marcha inferior a 30 kilometros por hora.

7º. — Uma vez terminado o serviço e verificado o funcionamento normal dos signaes, serão os X retirados pelo pessoal do D. T. S.

Minhas O. S. 1/103 e 1/104 :

O. S. 1/119 — Ficam sem effeito as determinações das circulares O. S. 1/103 e O. S. 1/104 acima citadas, que serão substituidas pelas seguintes :

Quando por qualquer accidente na locomotiva, um trem parar entre estações, não podendo mover-se, o guarda mandará aviso á estação mais proxima, em formula de telegramma, no qual deverá constar a designação do trem, a sua posição exacta, o pedido de soccorro e a declaração formal de que o trem não se moverá, mesmo em caso de reparação, sem ordem do Movimento. Esse telegramma, além da assignatura do guarda, no corpo, deve tambem trazer a do machinista.

O cabineiro, de posse dessa communicação, entender-se-á com o Movimento sobre os soccorros necessarios, os quaes obedecerão as seguintes instrucções :

a) A locomotiva de soccorro entrará na Secção occupada pelo trem accidentado com ordem do Movimento, declarando a posição exacta do trem, si a entrada deve ser pela estação de ré, passando o signal de partida externa arvorado ou pela estação de vante, correndo por linha contraria, e si o trem deve ser levado para a estação de vante ou recuado para a estação de ré ;

b) Si o signal de chegada na estação de vante já tiver sido arreado para o trem accidentado, a locomotiva de soccorro não poderá entrar na Secção occupada, pela estação de vante, porque os travessões estarão presos, mas poderá entrar na linha contraria uma estação adiante da estação de vante ; neste caso, si a secção seguinte já estiver concedida para o trem accidentado, deve-se fazer o cancellamento da linha concedida, antes da entrada da locomotiva de soccorro na linha contraria ;

Linha dupla com bloqueio automatico — locomotiva com defeito, entre estações, sem poder rebocar o trem.

c) Si a locomotiva de soccorro entrar na secção bloqueada pela estação de vante, o signal de chegada nessa estação só será arreado si o trem tiver que ser rebocado para essa estação, e só será arreado depois da locomotiva de soccorro ter entrado por linha contraria na secção occupada;

d) Si a locomotiva de soccorro entrar na linha contraria uma estação adiante da estação de vante, porque o signal de chegada nesta estava arreado, a alavanca desse signal deve ser levada até encostar no ferrolho electrico, enquanto a locomotiva de socorro não tiver entrado por linha contraria na secção occupada;

e) Si o trem accidentado fôr levado para a estação de vante, libertará a secção ao passar sobre o pedal de chegada;

f) Si o trem accidentado fôr recuado para a estação de ré, por linha contraria, a secção continuará occupada e o trem seguinte deverá correr com ordem especial do Movimento;

g) É em geral preferivel que a locomotiva de soccorro entre na secção occupada pelo trem accidentado, pela estação de ré, e leve o trem para a estação de vante;

h) As cabinas da secção do trem accidentado só poderão considerá-la livre depois de receber ordem do Movimento, nesse sentido.



COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO

REGULAMENTO
-- DE --
CIRCULAÇÃO DE TRENS .

Linha dupla com bloqueio automatico
entre estações

Typ. C. P.
Dezembro 1945
M. 678

Descrição

Este material foi recebido no Centro-Oeste em meados da década de 1980, em um conjunto (xerox) reunindo:

Data	Sigla	Título
Novembro 1945	M. 676	Regulamento interno do tráfego. (*) • Circulação de trens; • Cruzamento de trens; • Sinais; • Acidentes e precauções. (*) Deve ser sempre referido como “ RC ”.
Dezembro 1945	M. 677	Ordens de Serviço Referentes ao Regulamento de Circulação de Trens Expedidas até 1º de Julho de 1931
Dezembro 1945	M. 678	Regulamento de Circulação de Trens • Linha dupla com bloqueio automático entre estações
Dezembro 1945	M. 679	Regulamento de Circulação de Trens • Estações com cabinas de sinais na linha singela
Novembro 1951	M. 216	Regulamento de Circulação de Trens • Sinalização e bloqueio automático entre Jundiaí e Campinas

M. 676 tem 100 artigos, distribuídos nos capítulos de I a VII:

- I. Staff e EX;
- II. Linha dupla;
- III. Aparelhos elétricos de staff;
- IV. Trens com estações fechadas;
- V. Cruzamentos de trens;
- VI. Sinais;
- VII. Acidentes e precauções.

As Ordens de Serviço emitidas até 1931, — reunidas em **M. 677**, — referem-se a mais alguns artigos e capítulos que extrapolam aquele conjunto inicial.

M. 678 contém o **Capítulo IX**, com os artigos 129 a 140.

M. 679 contém o **Capítulo VIII**, com os artigos 101 a 128.

M. 216 contém o **Capítulo X** do “**RC**”, com os artigos 141 a 170 — e anula os artigos 38; 39; e 129 a 140.

Aqui, estão nesta sequência.

Regulamento de circulação de trens

CAPITULO IX

LINHA DUPLA COM BLOQUEIO AUTOMATICO ENTRE ESTAÇÕES

Artigo 129 — Nas estações da linha dupla providas de aparelhos para o bloqueio automatico de trem continuam em vigor os artigos 38º. e 39º. do capitulo II, ficando sem effeito os artigos 40 e 41 do mesmo capitulo.

E. X. licença e manobra
Supressão art. 40 e 41.

Artigo 130 — Nas estações de linha dupla providas de bloqueio automatico a autorização para os trens seguirem de uma estação para a seguinte é dada pelo signal mais avançado, denominado signal de partida externa; o qual está preso electricamente só podendo ser arreado pelo cabineiro depois de obter linha.

Autorização para trem
seguir dada pelo signal
de partida externo.

Artigo 131 — Estando os indicadores do bloco mostrando linha livre o cabineiro que tiver de soltar um trem pede linha a estação seguinte pela campainha, e, si esta está preparada para receber o trem, o seu cabineiro aperta o commutador do aparelho, ficando assim o signal de partida da primeira estação desferrolhado e mostrando os indicadores em ambas as estações «LINHA CONCEDIDA».

Pedir linha pela campainha. — Conceder linha
apertando o commutador.

Artigo 132 — Logo que o trem partir da estação o cabineiro dá signal de «TREM NA LINHA» para a estação seguinte, devendo essa estação ao receber esse signal, girar o commuta-

Signal de «TREM NA LINHA». - Girar o commutador. Operação automatica.

dor para «TREM NA LINHA». Não executando os cabineiros as operações acima indicadas, o trem, ao passar no pedal de partida faz com que os indicadores dosapparelhos de bloco mostrem «TREM NA LINHA», e as campainhas de alarme vibram até que a alavanca do signal de partida seja reposta em sua posição normal, e o commutador, na estação seguinte seja girado para a posição de «TREM NA LINHA».

A secção fica livre depois da passagem do trem pelo pedal.

Artigo 133 — Só depois que o trem passa pelo pedal da chegada fica a secção livre, podendo de novo ser concedido linha.

Concedida linha e não correndo o trem, precisando desferrolhar uma chave ou signal cancela-se a linha concedida, combinando os cabineiros entre si. Operação.

Artigo 134 — No caso de ter sido concedido linha e por qualquer motivo o trem deixar de correr ou tenha que ficar preso numa estação, havendo necessidade de desferrolhar alguma chave ou signal, a linha concedida póde ser cancellada.

§ 1º. — Para proceder o cancellamento os cabineiros das extremidades de secção combinam entre si fazer essa operação procedendo depois da seguinte forma:

a) O cabineiro da estação de vante calca o botão de cancellamento, até que o indicador do pedal mostre faixa branca, quando então pode soltar-o e dar signal com a campainha para a outra cabina.

b) O cabineiro da estação de ré espera que o indicador mostre «LINHA LIVRE», calca o botão economizador e o botão de cancellamento até ouvir o signal de campainha dado da outra cabina.

Sello do bloco — autorização para romper.

§ 2º. — O sello do bloco que prénhe o cancellamento só pode ser rompido com autorisação do Movimento dada pelo selectivo.

Trens completos — verificar os lampeões de cauda.

Trem dividido entre estações não passará o pedal de chegada.

Artigo 135 — Os cabineiros devem ter todo o cuidado para verificar se os trens chegam completos, mostrando os lampeões de cauda, afim de não conceder linha depois de um trem que ao chegar tenha libertado a secção, tendo, entretanto, deixado uma parte na linha. Todo trem que tiver de se dividir em viagem, deixando uma parte no meio da linha, garantida pelos

signaes regulamentares, ao chegar á estação, não deverá passar o pedal de chegada parando o mais proximo possível da cabina.

§ 1º. — O ajudante ou foguista irá a cabina dar sciencia desse facto ao cabineiro, donde trará, em impresso proprio (T. 88) o *accuse* desse aviso pelo cabineiro e autorização para ir buscar a 2ª. parte.

O ajudante ou foguista irá a cabina, trará o impresso I. 88 para o machinista avançar.

§ 2º. — O machinista, de posse do T. 88, avançará com a 1ª. parte do trem até o pedal de chegada afim de desbloquear a secção, collocará esta primeira parte no desvio e em seguida partirá buscar a 2ª. parte.

Artigo 136 — O cabineiro ao preencher o impresso T. 88, collocará a copia a carbono no apparelho do bloco e a conservará nesse lugar até a chegada da 2ª. parte do trem completa. Esta collocação da copia no apparelho do bloco serve para chamar a attenção do cabineiro e evitar que, inadvertidamente, conceda linha a outro trem, estando a 2ª. parte ainda em viagem.

O cabineiro collocará copia do I. 88 no apparelho.

§ 1º. — Chegando com esta 2ª. parte que tinha deixado na linha, ficando esta livre, o machinista entregará ao cabineiro o impresso T. 88 devidamente assignado.

Volta com a 2ª. parte do trem, entrega do I. 88 assignado ao cabineiro.

§ 2º. — Recebendo o impresso do machinista o cabineiro o acolhetará com a copia que ficou no apparelho de bloco, para enviar as duas, com sua comunicação ao Movimento.

Artigo 137 — Os pedaes de chega'a, que libertam a secção percorrida, serão pintados de côr alaranjada, os pedaes de partida de verde, e os com outros fins de preto.

Côr dos pedaes—Chegada alaranjado — Partida verde — Outros preto.

Artigo 138 — Em caso de defeito no bloco, não podendo conceder linha, não arreando portanto o signal de partida, até que o apparelho seja reparado, a circulação dos trens dar-se-á com licença telegraphica, transmittida da estação seguinte, pelo apparelho telephonico exclusivo da secção, com os seguintes dizeres: «Autorizo trem a entrar na secção tendo o trem anterior chegado ás».

Circulação com autorização em caso de defeito no bloco.

Uso do impresso T. 90.

§ 1º. — Depois de recebido o telegramma acima, o cabineiro preencherá o impresso T. 90 autorizando o trem a passar o signal de partida arvorado, entregando-o juntamente com o telegramma visado a tinta ao machinista.

Código para as comunicações entre as cabinas.

Artigo 139 — As comunicações entre as cabinas se farão por meio de campainha, com o seguinte código:

(Vide O. S. 1-108 annexa a este folheto).

Livro para lançamento da hora do pedido de linha, partida, chegada, etc.

Artigo 140 — Em todas as cabinas haverá um livro para lançar para cada trem a hora de pedido de linha da estação anterior, partida da estação anterior, chegada, pedido de linha a estação seguinte, partida para a estação seguinte e aviso da chegada.

IX

O. S. 1 — O cabineiro da estação que vai receber o trem só deve conceder linha, de accordo com o artigo 131, quando tiver a linha livre até o pedal de chegada, (pedal alaranjado).

N. 101
Linha dupla com bloqueto automatico.

Uma vez concedido linha não deve mais occupar a linha concedida até o pedal de chegada, (pedal alaranjado) até a chegada do trem para o qual ella foi concedida.

O. S. 1 — O artigo 139º do Regulamento de Circulação fica alterado para o seguinte:

N. 102
Codigo para communicações entre as cabinas.

Artigo 139 — As communicações entre as cabinas se farão por meio de campainha, com o seguinte codigo:

- o Atenção ou sciente.
- oo Pede linha para qualquer trem.
- oo oo Pede linha para trem de passageiro.
- ooo Trem na linha.
- oooo Trem chegou.
- ooooo Chamado ao telephone.

§ 1º. — Sempre que uma estação chamar outra só deve dar o signal que pretende depois de receber o sciente ao chamado de atenção.

§ 2º. — Qualquer signal só deve ser considerado como effectivamente recebido pela outra estação quando essa accusal-o com o signal de sciente.

Minhas O. S. 1/103 e 104.

O. S. 1 — Ficam sem effeito as determinações das circulares O. S. 1/103 e O. S. 1/104 acima citadas, que serão substituidas pelas seguintes:

N. 110
Linha dupla com bloqueto automatico — locomotiva com defeito, entre estações, sem poder rebocar o trem.

Quando por qualquer accidente na locomotiva, um trem parar entre estações, não podendo mover-

IX

se, o guarda mandará aviso á estação mais próxima, em forma de telegramma, no qual deverá constar a designação do trem, a sua posição exacta, o pedido de soccorro e a declaração formal de que o trem não se moverá, mesmo em caso de reparação, sem ordem do Movimento. Esse telegramma, além da assignatura do guarda, no corpo, deve também trazer a do machinista.

O cabineiro, de posse dessa communicacão, entender-se-á com o Movimento sobre os soccorros necessarios, os quaes obedecerão as seguintes instrucções:

a) A locomotiva de soccorro entrará na Secção occupada pelo trem accidentado com ordem do Movimento, declarando a posição exacta do trem, si a entrada deve ser pela estação de ré passando o signal de partida externa arvorado ou pela estação de vante correndo por linha contraria e si o trem deve ser levado para a estação de vante ou recuado para a estação de ré;

b) Si o signal de chegada na estação de vante já tiver sido arreado para o trem accidentado, a locomotiva de soccorro não poderá entrar na Secção occupada, pela estação de vante, porque os traves-sões estarão presos, mas poderá entrar na linha contraria uma estação adiante da estação de vante; neste caso, si a secção seguinte já estiver concedida para o trem accidentado, deve-se fazer o cancelamento da linha concedida antes da entrada da locomotiva de soccorro na linha contraria;

c) Si a locomotiva de soccorro entrar na secção bloqueada pela estação de vante, o signal de chegada nessa estação só será arreado si o trem tiver que ser rebocado para essa estação, e só será arreado depois da locomotiva de soccorro ter entrado por linha contraria na secção occupada;

IX

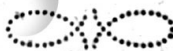
d) Si a locomotiva de soccorro entrar na linha contraria uma estação adiante da estação de vante, porque o signal de chegada nesta estava arreado, a alavanca desse signal deve ser levada até encostar no ferrolho electrico enquanto a locomotiva de soccorro não tiver entrado por linha contraria na secção occupada;

e) Si o trem accidentado for levado para a estação de vante, libertará a secção ao passar sobre o pedal de chegada;

f) - Si o trem accidentado for reconduzido para a estação de ré, por linha contraria, a secção continuará occupada e o trem seguinte deverá correr com ordem especial do Movimento;

g) É em geral preferivel que a locomotiva de soccorro entre na secção occupada pelo trem accidentado, pela estação de ré, e leve o trem para a estação de vante;

h) As cabinas da secção do trem accidentado só poderão considerar-se livres depois de receber ordem do Movimento nesse sentido.



**COMPANHIA PAULISTA DE
ESTRADAS DE FERRO**

**Regulamento
de
Circulação
de
Trens**

**ESTAÇÕES COM CABINAS DE
SIGNAIS NA LINHA SINGELA**

(M. 679)
TYP. C. P.
DEZEMBRO DE 1945

Descrição

Este material foi recebido no Centro-Oeste em meados da década de 1980, em um conjunto (xerox) reunindo:

Data	Sigla	Título
Novembro 1945	M. 676	Regulamento interno do tráfego. (*) • Circulação de trens; • Cruzamento de trens; • Sinais; • Acidentes e precauções. (*) Deve ser sempre referido como " RC ".
Dezembro 1945	M. 677	Ordens de Serviço Referentes ao Regulamento de Circulação de Trens Expedidas até 1º de Julho de 1931
Dezembro 1945	M. 678	Regulamento de Circulação de Trens • Linha dupla com bloqueio automático entre estações
Dezembro 1945	M. 679	Regulamento de Circulação de Trens • Estações com cabinas de sinais na linha singela
Novembro 1951	M. 216	Regulamento de Circulação de Trens • Sinalização e bloqueio automático entre Jundiaí e Campinas

M. 676 tem 100 artigos, distribuídos nos capítulos de I a VII:

- I. Staff e EX;
- II. Linha dupla;
- III. Aparelhos elétricos de staff;
- IV. Trens com estações fechadas;
- V. Cruzamentos de trens;
- VI. Sinais;
- VII. Acidentes e precauções.

As Ordens de Serviço emitidas até 1931, — reunidas em **M. 677**, — referem-se a mais alguns artigos e capítulos que extrapolam aquele conjunto inicial.

M. 678 contém o **Capítulo IX**, com os artigos 129 a 140.

M. 679 contém o **Capítulo VIII**, com os artigos 101 a 128.

M. 216 contém o **Capítulo X** do "**RC**", com os artigos 141 a 170 — e anula os artigos 38; 39; e 129 a 140.

Aqui, estão nesta sequência.

Regulamento de circulação de trens

CAPITULO VIII

ESTAÇÕES COM CABINAS DE SIGNAES NA LINHA SINGELA

Artº. 101 — As estações são providas de signaes fixos de distancia, de chegada, partida e signaes anões. O signal fechado é indicação de perigo, aberto, de linha livre.

Especies de signaes.

Artº. 102 — Nenhum trem deve passar por qualquer signal fechado, excepto o signal de distancia que póde ser passado fechado, porém, com velocidade reduzida, prompto para parar no proximo signal, se preciso fôr.

Signal fechado -- parar, excepto o de distancia.

Artº. 103 — O signal fixo de distancia é constituído por mastro com braço com ponta recortada em cauda de peixe. O signal está fechado quando o braço está em posição horizontal ou tem luz alaranjada á noite. O signal está aberto quando o braço está inclinado de 45º. para baixo ou tem luz verde á noite.

Signal fixo de distancia.

Artº. 104 — O signal fixo de chegada é constituído por mastro com braços de ponta recta. O braço superior dá indicação para a linha principal e o inferior para os desvios. O signal está fechado quando o braço está em posição horizontal ou tem luz vermelha á noite. O signal está aberto quando o braço está inclinado de 45º. para baixo ou tem luz verde á noite.

Signal fixo de chegada.

Quando ha bifurcação o signal de entrada é constituído por dois mastros, um para cada linha.

Signal fixo de partida.

Artº. 105 — O signal fixo de partida é constituído por mastro com braço de ponta recta. O signal está fechado quando o braço está em posição horizontal ou tem luz vermelha á noite. O signal está aberto quando o braço está inclinado de 45º. para baixo ou tem luz verde á noite.

Signal anão.

Artº. 106 — O signal anão é constituído por suporte e braço de tamanho reduzido. O signal está fechado quando o braço está em posição horizontal ou tem luz vermelha á noite. O signal está aberto quando o braço está inclinado de 45º. para baixo ou tem luz verde á noite.

Signal de distancia. —
Suas indicações.

Artº. 107 — O primeiro signal encontrado ao aproximar-se da estação é o signal de distancia que indica:

a) fechado que o trem deve aproximar-se com cuidado prompto para parar no proximo signal ou proseguir de acôrdo com a sua indicação. — Vide O. S. 1-97 annexa após á pagina 7.

b) aberto que o signal de chegada está aberto para a linha principal e tambem está aberto o signal de partida. — Vide O. S. 1-105 annexa após á pagina 7.

Signal de chegada. —
Seus effeitos.

Artº. 108 — O signal de chegada estando fechado o trem deve parar. Tendo a indicação superior aberta o trem tem entrada para a linha principal. Tendo a indicação inferior aberta o trem tem entrada para o desvio.

a) Quando ha bifurcação o mastro de signal da esquerda dá indicação para a linha da esquerda, e o da direita para a linha da direita.

Signal de sahida. —
Indicações.

Artº. 109 — Os trens da linha principal só pódem partir ou passar o signal de sahida quando esse estiver aberto.

Signaes andes—Effeitos.

Artº. 110 — Os trens só pódem passar os signaes andes para sair dos desvios quando elles estiverem abertos.

Signal fechado.

Artº. 111 — Nenhum trem deve passar por qualquer signal fechado, com excepção do signal de distancia que póde ser passado fechado, mas prompto para parar no proximo signal.

Artº. 112 — Os signaes de chegada só devem ser abertos para os trens esperados. As manobras normalmente não attingirão esses signaes e mesmo quando o fizerem elles não serão abertos para ellas recuarem, visto que a parte principal do trem está dentro do signal.

Signal de chegada para trens esperados, não para manobra. — Manobra com «staff».

a) Os trens em manobras só poderão ultrapassar o signal de chegada estando munidos de «staff».

Artº. 113 — Os trens serão recebidos na linha principal na seguinte ordem: primeiro, passageiros, de qualquer especie; segundo, cargas. Havendo cruzamento de trens da mesma classe, o que vem do interior tem preferencia para a linha principal, salvo o caso em que sendo os dois de passageiros, o do interior é de passagem e só existe plataforma na linha principal.

Trens na linha principal — Ordem em que devem ser recebidos.

Artº. 114 — O cabineiro quando entrar em serviço deve verificar que as agulhas, signaes e todos osapparelhos estão trabalhando perfeitamente, prestando a maior attenção a que a ponta das agulhas junte-se com firmeza aos trilhos, em ambas as posições da alavanca. Qualquer defeito ou irregularidade que notar deverá sem demora ser levada ao conhecimento do chefe da estação que por sua vez immediatamente communicará ao Inspector de Signaes.

Exames das agulhas, signaes e todos osapparelhos pelo cabineiro.

Artº. 115 — Dando-se qualquer defeito nos apparelhos, permittindo entretanto a passagem dos trens, esses devem ser parados no signal e depois, com ordem do cabineiro, passar com cuidado no ponto danificado ou defeituoso. — Vide O. S. 1 ns. 67 e 92 annexas após a pagina 7.

Parada dos trens dando-se qualquer defeito nos apparelhos.

Artº. 116 — Os cabineiros devem se certificar que os braços dos signaes trabalham em ordem e dão as indicações de acôrdo com o movimento da alavanca. Deve haver todo o cuidado quando o signal é collocado em perigo. Não é sufficiente mover a alavanca, é preciso observar se o braço do signal tomou a posição horizontal que indica perigo. Quando o mastro está fóra da vista do cabineiro e o movimento do braço é indicado pelo repetidor deve depois de movida a alavanca verificar

Os cabineiros devem certificar-se si as indicações estão de acôrdo com o movimento das alavancas — Ajustar os fios dos signaes.

se a indicação está de acôrdo com o movimento feito. Deve tomar todo cuidado para ajustar, por meio dosapparelhos existentes na cabina, os fios dos signaes, de modo a compensar a expansão ou contracção causada pela variação de temperatura.

Obstrucção ou impecilho.
— Signal em perigo.

Artº. 117 — Havendo qualquer impecilho ou obstrucção na linha a vista ou do conhecimento do cabineiro, este deve collocar ou conservar os signaes em perigo até que a linha fique inteiramente desimpedida.

Mover as alavancas com
cuidado.

Artº. 118 — As alavancas das cabinas devem ser movidas com todo cuidado e até que a trava caia na casa que lhe cabe.

Alavancas não usadas
frequentemente.

Artº. 119 — As alavancas que movem as chaves e signaes não usadas frequentemente devem ser movidas, ao menos uma vez por dia, para se verificar se trabalham convenientemente.

Fechar os signaes após a
passagem do trem. —
Limpeza e lubrificação.

Artº. 120 — Os signaes immediatamente depois da passagem do trem a que deram indicação devem ser fechados. Todos os apparelhos de signaes devem ser conservados perfeitamente limpos e convenientemente lubrificados. — Vide O. S. 1-63 annexa após a pagina 7.

Limpeza dos vidros e
lampadas de signaes.

Artº. 121 — Os vidros e lampadas de signaes devem estar sempre limpos e convenientemente cuidados.

Bandeiras e lampeões de
signal nas cabinas.

Artº. 122 — As cabinas terão jogo completo de bandeiras e lampeão de signal para qualquer indicação que se torne preciso fazer.

Apitos das locomotivas
em manobra.

Artº. 123 — Quando em manobra, as locomotivas darão um apito curto para avançar ou recuar e dois apitos curtos sempre que tenham deixado livre a chave para a cabina manobrar.

Os guardas trens presta-
rão attenção aos signaes.

Artº. 124 — Os guardas trens devem verificar se os machinistas respeitam as indicações dos signaes, fazendo parar o trem quando o signal fôr desobedecido.

Artº. 125 — Qualquer signal fixo sem o respectivo braço, ou esse fóra das posições normaes ou com luz branca será considerado signal fechado.

Signal fixo sem braço, com luz branca, etc. — Considerado fechado.

Artº. 126 — Qualquer signal que não estiver em serviço terá sobre os braços duas peças de madeiras pregadas em fórma de cruz. — Vide O. S. 1-109 annexa após a pagina 7.

Signal pregado em fórma de cruz. — fóra do serviço.

Artº 127 — A entrada nas cabinas é inteiramente prohibida ás pessoas extranhas ao seu serviço.

Entrada na cabina.

Artº. 128 — Sempre que o cabineiro tiver que sahir da cabina, todos os signaes devem ficar fechados levando elle a chave da porta da cabina. — Vide O. S. 1-74 annexa após a pagina 7.

Sahida do cabineiro. —
Fechar os signaes. —
Chave da cabina.

VIII

O. S. 1 — Nas estações de cabina, quando tiver de ser recebido um trem no desvio provido de chave, manejada junto a agulha, o cabineiro só deve arrear os signaes depois que o portador encarregado de manejar a respectiva chave lhe tiver feito signal verde, com bandeira durante o dia e com luz á noite.

Nº. 59
Estações de cabina —
receber trens em desvios
de chave manejada junto
a agulha.

O portador deve conservar o signal verde até a entrada completa do trem no desvio.

O. S. 1 — Nas estações providas de cabina o signal de partida só deve ser arreado para os trens partirem quando o trecho seguinte estiver desimpedido. Assim, aos trens de passagens, quando não houver E. X. será parado pelo signal de partida sem necessidade das prescripções da letra b do artigo 66 do R. C.

Nº. 60
Estações de cabina —
Signal de partida quando
o trecho estiver livre,
com E. X. etc.

O. S. 1 — O artigo 120 do R. C. dispõe:

Nº. 63
Signaes.

Os signaes immediatamente depois da passagem do trem a que deram indicação devem ser fechados.

É necessario observar com toda attenção esse artigo só fechando os signaes depois da *passagem do trem*.

Assim um signal aberto para a passagem de um trem só deve ser fechado quando a cauda do trem, ultimo vehiculo, tiver passado por elle.

A não observação dessa disposição póde dar lugar a se quebrar qualquer peça dosapparelhos do signal, pelo manejo de alavancas indevido, por elle destravado, sendo o responsavel severamente punido.

O. S. 1 — Nas estações providas de cabinas, nas chaves não munidas de signaes, os movimentos de manobras só devem ser executados depois que o cabineiro fizer signal de ter movido as alavancas convenientemente.

Nº. 66
Manobra nas chaves das
estações providas de ca-
binas.

Esse signal será feito pelo cabineiro agitando bandeira verde durante o dia e luz verde á noite, da cabina.

VIII

O. S. 1 — Fomos informados que não funcionando o signal de uma estação, provida de cabina, o respectivo Chefe fe-lo arrear, puchando pelo fio.

Essa pratica não pôde ser admittida e será severamente punido quem tentar arrear signal das cabinas sem ser por meio da respectiva alavanca.

No caso acima deve se applicar o artigo 115, isto é, ordem do cabineiro para o trem passar com o signal suspenso, ordem dada por escripto ou pessoalmente o cabineiro ir ao ponto defeituoso.

O. S. 1 — Nas estações providas de cabina, quando não houver portador disponivel, as manobras devem ser feitas pelo pessoal de trem, de accordo com determinação do chefe ou quem suas vezes fizer.

Nessas estações, no caso de ser preciso receber qualquer trem no desvio provido de chave, como determina a O. S. 1 nº. 59, o chefe ou quem suas vezes fizer, determinará um dos empregados de trem para guardar a chave desde que não tenha portador ou seja o mesmo preciso para outros afazeres.

O. S. 1 — Sempre que o cabineiro tiver de sair da cabina, além dos signaes fechados, como determina o artigo 128 do R. C. deve deixar todas as alavancas em posição normal. Durante o movimento de trens, o cabineiro sobre qualquer pretexto, não pode se afastar da cabina, nem della se retirar para qualquer serviço.

O cabineiro não pode ser occupado em outros serviços além dos da cabina e manutenção dos seus appparelhos.

O. S. 1 — Nas estações providas de cabina as alavancas das chaves da linha principal devem ser trazidas a posição normal immediatamente depois da entrada ou sahida do trem do desvio, para que algum vehiculo em manobra, por qualquer descuido não vá ter áquella linha, podendo embarçar a circulação ou mesmo sair dos limites da

Nº. 87

Defeito nos appparelhos de signaes — não é permitido fazer funcionar a não ser por meio da alavanca.

Nº. 73

Estações com cabina — manobra feita pelo pessoal dos trens.

Nº. 74

O cabineiro não deve retirar-se da cabina durante o movimento de trens.

Nº 75

Recolocar alavanca depois da passagem de um trem do desvio

VIII

estação offerecendo perigo caso tenha algum trem correndo no trecho por elle occupado, parado ou movendo-se.

- O. S. 1 — Nas estações providas de cabina de interlock, na linha singela, foram collocadas três barras de protecção na linha principal. Quando estiver um vehiculo, ou mesmo uma roda de um vehiculo, sobre qualquer uma das barras, ficam travados os signaes de entrada para a linha principal. Sempre que um trem estiver na linha principal deve ficar com um vehiculo sobre qualquer uma das barras de protecção, o que garante a impossibilidade material de serem abertos os signaes da linha principal, ficando assim cobertos pelos respectivos signaes contra a entrada indevida de qualquer outro trem.

Da mesma forma qualquer vehiculo ou grupo de vehiculos que fôr deixado na linha principal deve ter pelo menos uma roda sobre uma das barras de protecção.

- O. S. 1 — Sempre que houver necessidade de applicar a chave de emergencia, rompendo-se assim o sello collocado pelo D. T. S. o chefe communicará o facto por telegramma ao D. T. S. para mandar collocar novo sello.

O sello rompido deve ser enviado ao Movimento com a comunicação sobre o facto que deu lugar a necessidade da applicação de emergencia.

- O. S. 1 — Sempre que qualquer trem, machina ou automovel passe um signal que não esteja arreado, mesmo que não traga mal ao serviço, o cabineiro deve communicar o facto, com os detalhes precisos, ao chefe da estação, que por sua vez o fará ao Movimento por carta.

Serão severamente punidos os cabineiros que observando esse facto não fizerem as devidas communicações, bem assim os chefes de estação que não exercerem a fiscalisação precisa.

- O. S. 1 — Quando em manobra solta sobre um travessão, os machinistas só devem dar o signal de chave livre, depois que não só a locomotiva tenha passado a chave sobre que manobra, como os vagões soltos tenham também passado a chave da outra extremidade do travessão.

Nº. 77

Barras de protecção na linha principal. nas estações providas de cabina de interlock.

Nº. 78

Chave de emergencia no trecho de interlock.

Nº. 84

Passar signal não arreado — comunicação.

Nº. 86

Dois apitos de chave livre.

VIII

O. S. 1 — Nas estações providas de cabinas, durante o dia, com os trens muito longos, não é possível, em geral, ao machinista verificar a posição do signal anão para recuar.

Nesse caso, o guarda trem, depois de ter verificado que o signal anão foi arreado, dará ordem ao machinista com bandeira verde, para recuar, recolhendo o trem ao desvio de encosto, na linha dupla.

O. S. 1 — Sempre que um signal não funcione por qualquer defeito, o cabineiro, depois de examinar si as chaves estão perfectas e o trem pôde passar com segurança, autorizará ao machinista no impresso nº. T. 8 para passar com o signal suspenso.

Fica assim entendido que o machinista tendo parado no signal só poderá transpor-o, de acôrdo com o artigo 115 do R. C. quando tiver recebido o impresso nº. T. 8, de côr verde, devidamente preenchido autorizando-o a assim fazer.

Essas autorisações serão annexadas ao seu relatório.

Os cabineiros na parte diaria ao D. T. S. darão o numero de ordem das autorisações, o signal e o trem para os quaes foram usados.

O. S. 1 — Sempre que por qualquer defeito na apparelhagem electrica das cabinas fôr necessario retirar provisoriamente do serviço ferrolhos electricos o empregado do D. T. S. deve desligar os signaes de distancia de modo ao machinista obedecendo ao artigo 107, alinea a), do R. C. approximar-se com cuidado na linha principal.

Os signaes de distancia só terão seu funcionamento restabelecido quando reparado o defeito dos ferrolhos.

O empregado do D. T. S. quando tomar as providencias acima indicadas dará prompto conhecimento á estação e ao cabineiro.

O. S. 1 — O item b) do artigo 107 do Capitulo VIII do Regulamento de Circulação de Trens — Estações com cabinas de signal na linha singela — fica, a partir desta data, substituído pelo que se segue:

Nº. 80

Estações de cabina —
recuo de trens longos
com signal do guarda

Nº. 82

Recebimento de trens havendo defeito nos aparelhos nas estações providas de interlock.

Nº. 87

Defeito na apparelhagem electrica das cabinas.

Nº. 105

Signaes de distancia —
suas indicações.

VIII

b) aberto, nas estações providas de um só signal de distancia, que o signal de chegada está aberto para a linha principal e tambem todos outros dessa linha inclusive o de partida.

c) aberto, nas estações providas de mais de um signal de distancia que todos os signaes da linha principal acham-se abertos até o proximo signal de distancia.

O. S. 1 — A collocação de X, retirando os signaes de interlock de serviço para qualquer reparação na via permanente, obedecerá as seguintes instrucções :

Nº. 109
Collocação de X retirando
do signaes de interlock
de serviço.

1º. — Quando por qualquer motivo as chaves das estações de interlock, controladas pelos signaes, tiverem que ficar desligadas, por periodo não inferior a 24 horas, poderão os signaes ser retirados do serviço, pela collocação de X (artigo 126 do R. C.);

2º. — No aviso de trens, com antecedencia não inferior a 18 horas, deve constar a hora em que os signaes serão collocados fóra de serviço;

3º. — O Engenheiro do Telegrapho e Signaes deve ser avisado com antecedencia, superior a 24 horas, pelo Superintendente da Divisão, da necessidade de desligar as chaves dos signaes que as controlam;

4º. — A collocação do X nos signaes fóra de serviço, será feita pelo pessoal do D. T. S. depois de tel-os desligados na cabina;

5º. — Antes de desligar qualquer signal para collocação de X deve ser desligado na cabina o signal de distancia que peça sua inversão para ser arreado;

6º. — O trecho governado pelos signaes retirados de serviço por X deve ser transposto com cuidado e marcha inferior a 30 kilometros por hora;

7º. — Uma vez terminado o serviço e verificado o funcionamento normal dos signaes serão os X retirados pelo pessoal do D. T. S.

COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO

REGULAMENTO

— DE —

CIRCULAÇÃO DE TRENS

**SINALIZAÇÃO E BLOQUEIO AUTOMÁTICO
ENTRE JUNDIAÍ E CAMPINAS**

Tip. C. P.
Novembro de 1951
M. 216

Descrição

Este material foi recebido no Centro-Oeste em meados da década de 1980, em um conjunto (xerox) reunindo:

Data	Sigla	Título
Novembro 1945	M. 676	Regulamento interno do tráfego. (*) • Circulação de trens; • Cruzamento de trens; • Sinais; • Acidentes e precauções. (*) Deve ser sempre referido como " RC ".
Dezembro 1945	M. 677	Ordens de Serviço Referentes ao Regulamento de Circulação de Trens Expedidas até 1º de Julho de 1931
Dezembro 1945	M. 678	Regulamento de Circulação de Trens • Linha dupla com bloqueio automático entre estações
Dezembro 1945	M. 679	Regulamento de Circulação de Trens • Estações com cabinas de sinais na linha singela
Novembro 1951	M. 216	Regulamento de Circulação de Trens • Sinalização e bloqueio automático entre Jundiaí e Campinas

M. 676 tem 100 artigos, distribuídos nos capítulos de I a VII:

- I. Staff e EX;
- II. Linha dupla;
- III. Aparelhos elétricos de staff;
- IV. Trens com estações fechadas;
- V. Cruzamentos de trens;
- VI. Sinais;
- VII. Acidentes e precauções.

As Ordens de Serviço emitidas até 1931, — reunidas em **M. 677**, — referem-se a mais alguns artigos e capítulos que extrapolam aquele conjunto inicial.

M. 678 contém o **Capítulo IX**, com os artigos 129 a 140.

M. 679 contém o **Capítulo VIII**, com os artigos 101 a 128.

M. 216 contém o **Capítulo X** do "**RC**", com os artigos 141 a 170 — e anula os artigos 38; 39; e 129 a 140.

Aqui, estão nesta sequência.

COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO

REGULAMENTO

— DE —

CIRCULAÇÃO DE TRENS

SINALIZAÇÃO E BLOQUEIO AUTOMÁTICO

ENTRE JUNDIAÍ E CAMPINAS

**Tip. C. P.
Novembro de 1951
M. 216**

Companhia Paulista de Estradas de Ferro

Regulamento de circulação de trens

CAPÍTULO X

SINALIZAÇÃO E BLOQUEIO AUTOMÁTICO ENTRE JUNDIAÍ E CAMPINAS

Os novos sinais luminosos e o novo bloqueio automático da linha dupla entre Jundiaí e Campinas, entrarão em serviço por trechos em datas que serão oportunamente fixadas.

Ficam sem efeito em cada trecho, nas datas em que entrarem em serviço os novos sinais, os artigos nrs. 38, 39 e 129 a 140 do Regulamento de Circulação de Trens, e as circulares O. S. 1 nrs. 101, 108, 115, 116, 119, 122, 123 e 127 prevalecendo de então em diante os seguintes artigos que constituirão o Capítulo X do R. C.

Artº. 141 -- Denomina-se Linha 1 a linha dos trens que vão para o interior e Linha 2 a linha dos trens que vêm do interior.

Definição de linhas 1 e 2.

Artº. 142 -- Os trens correndo na Linha 1 terão sempre prefixo ímpar; os trens correndo na Linha 2 terão sempre prefixo par.

Prefixo dos trens.

Art. 143 -- A mão para a circulação é à esquerda, isto é, todos os trens, máquinas, automóveis ou outros veículos correrão pela linha da esquerda, no sentido da marcha do trem.

Mão para circulação.

§ único -- Faz exceção o trecho da Linha 1 entre Samambaia e Campinas no qual os trens, autorizados pelo Movimento, poderão correr em sentido contrário, porque para isso está equipado com instalação apropriada de Sinalização e Bloqueio.

Exceção do trecho Samambaia-Campinas-Linha 1.

Indicação alaranjada de sinais.

Artº. 144 — No antigo sistema, a cõr alaranjada só era usada no sinal de distância; agora, todos os sinais podem apresentar esta cõr, indicativa de marcha reduzida e cuidado.

Nos sinais anões, a cõr verde foi substituída pela alaranjada pois tôda manobra exige cuidado.

Excetuam-se os sinais de partida do desvio em Samambaia e da linha de partida dos trens de carga em Jundiaí que, por dependerem do Bloqueio Automático, podem apresentar as três côres, vermelha ou alaranjada ou verde.

Tipos dos novos sinais.

Artº. 145 — Os novos sinais são do tipo luminoso, isto é, quer de noite quer de dia apresentam suas indicações por meio de luzes; nos sinais anões cada cõr é fornecida por uma lanterna e nos sinais altos uma só lanterna pode fornecer as três côres, verde ou alaranjada ou vermelha.

Sinais altos e sinais de chamada.

Artº. 146 — Os sinais altos são controlados por circuitos de via que não permitem sejam abertos quando a via à frente estiver ocupada por qualquer veículo; por este motivo e para possibilitar as manobras de ligar e cortar veículos nos trens, em alguns mastros altos há SINAL DE CHAMADA cuja função já está perfeitamente definida nas circulares O. S. 1-137 e 138.

Sinais anões.

Artº. 147 — Os sinais anões por se destinarem a manobras, não dependem de circuito de via e podem ser abertos com a via à frente ocupada, apresentando luz alaranjada indicativa de marcha reduzida e cuidado.

Não podem por isso servir como sinais de partida.

Excetuam-se os sinais anões do desvio em Samambaia e da linha de partida dos trens de carga em Jundiaí que por dependerem do Bloqueio Automático, são sinais de partida podendo apresentar as três côres, vermelha ou alaranjada ou verde.

Restrição do uso de sinal de bandeira.

Artº. 148 — Todos os movimentos permitidos nas esplanadas são controlados por sinais.

Por este motivo a O. S. 1-66, isto é, sinal de bandeira dado pelo cabineiro, só tem aplicação na passagem de chaves cabinadas, pelo coice, onde não há sinal algum. NENHUM SINAL PODE SER TRANSPOSTO COM SINAL DE BANDEIRA.

Sinais de distância - supressão.

Artº. 149 — Os sinais de distância foram suprimidos em consequência da instalação dos sinais automáticos adiante descritos.

Sinais automáticos.

Artº. 150 — Além dos sinais das estações, há sinais entre estações ao longo da linha corrida: são os SINAIS AUTOMÁTICOS.

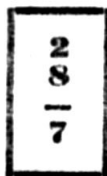
Os sinais automáticos são controlados por circuitos de via que se estendem de sinal a sinal, ficando cada trecho entre estações subdividido em trechos, de no máximo 3.900 metros.

O sinal automático fecha quando o circuito de via à frente é ocupado pelo trem, quando há trilho quebrado ou deslocado, etc.

Além disso, o sinal automático influi na indicação do sinal anterior; enquanto um sinal automático estiver vermelho o anterior estará alaranjado.

Os sinais automáticos são numerados de acordo com sua posição quilométrica; o número de cada sinal está inscrito em uma taboleta fixada no mastro de sinal, abaixo da lanterna, sendo os algarismos dispostos verticalmente de cima para baixo.

O sinal marcado:



fica cerca de 700 metros depois da placa do km 28.

Artº. 151 — O significado das cores dos sinais automáticos é o seguinte:

Significado das cores dos sinais automáticos.

- a) — quando um sinal automático apresenta luz verde, significa que o sinal seguinte pode estar verde ou alaranjado mas nunca vermelho. O trem pode prosseguir com velocidade permitida no trecho até o próximo sinal, no qual não terá que parar;
- b) — quando um sinal automático apresenta luz alaranjada, significa que o sinal seguinte está vermelho. O trem deve prosseguir com velocidade que permita parar no sinal seguinte se ainda estiver vermelho;
- c) — quando um sinal automático apresenta luz vermelha, significa que a secção à frente está ocupada. O trem deve parar.

Artº. 152 — Os sinais principais das estações devem estar normalmente abertos, só sendo fechados quando houver necessidade de fazer manobras, abrir porteiras para o público, etc.

Sinais principais normalmente abertos.

§ único — Quando o cabineiro abre os sinais de chegada, de partida e a alavanca mestra da cabina, em uma estação, estes sinais passam a fazer parte do sistema de sinais automáticos.

Funcionamento automático dos sinais das estações.

Assim ;

- a) — O sinal de chegada influirá sobre o sinal automático anterior ;
- b) — o sinal de partida influirá sobre o sinal de chegada ;
- c) — o primeiro sinal automático do trecho seguinte influirá sobre o sinal de partida.

Nestas condições o sistema é contínuo desde o início em Jundiaí, até o fim em Campinas, inclusive esplanadas das estações intermediárias.

Partida dos trens.

Artº. 153 — Para a partida de um trem, o cabineiro não precisa pedir linha à estação seguinte ; basta que esteja invertida a alavanca do sinal de partida e as condições de ocupação da linha além do sinal permitirão ou não que este venha a alaranjado ou verde.

Partida de trens de carga das intermediárias

§ 1º. — Os trens de carga, manobra ou serviço, que nas estações intermediárias estiverem estacionados nos desvios ou encôstos só poderão partir com ordem do Movimento.

§ 2º. — Os trens de que trata o § 1º deverão ser colocados na linha principal junto ao sinal de partida e aguardar a indicação deste sinal.

Registro das horas de chegada e partida dos trens e aviso ao Movimento.

§ 3º. — As estações de Jundiaí e Campinas deverão registrar em livro especial e avisar ao Movimento as horas de chegada e partida de todos os trens.

As estações intermediárias deverão fazer o mesmo somente com relação aos trens que tiverem parada.

Dois trens no mesmo sentido entre estações.

Artº. 154 — Antes de um trem chegar à estação seguinte é possível partir outro no mesmo sentido, obedecendo às indicações dos sinais automáticos do trecho.

Circulação com cabinas fechadas.

Artº. 155 — À noite ou em horas em que não haja manobras nas estações intermediárias, os sinais destas poderão ser transformados em automáticos e as cabinas fechadas com ordem do Movimento.

Manobras nas estações ocupando a linha principal.

Artº. 156 — Para as manobras nas estações, ocupando a linha principal, para a abertura de porteiros para o público, etc., é necessário fechar os sinais de chegada e de partida.

Ordem do Movimento para manobras na linha principal.

§ 1º. — As manobras que ocuparem a linha principal só poderão ser feitas mediante autorização do Movimento que, depois de verificar as condições de circulação dos trens no trecho, autorizará ou não, fixando o tempo de execução das mesmas.

§ 2º. — A abertura de porteira para o público só poderá ser feita quando, no painel luminoso da cabina não houver indicação de aproximação de trem.

Abertura de portieras.

Artº. 157 — Qualquer manobra além do sinal de partida só pode ser feita obedecendo às indicações d'êste sinal.

Manobras além do sinal de partida.

Artº. 158 — As manobras CONTRAMÃO nas estações, isto é, na linha 1 para o lado de Jundiaí ou na linha 2 para o lado de Campinas, só poderão ser feitas respeitando as indicações dos sinais. EM CASO ALGUM ESTAS MANOBRAS PODERÃO PASSAR O ÚLTIMO SINAL ANÃO ENCONTRADO.

Manobras contramão nas estações.

Artº. 159 — Em cada sinal automático e nos sinais de chegada e partida das estações há, abrigado em uma caixa cuja chave se encontra em tôdas as locomotivas, um telefone ligado à linha do «seletivo», para entendimentos entre os maquinistas e o Movimento no caso do sinal se apresentar sem luz ou com luz vermelha ou em outras emergências como acidente, falta de força, quebra de engate, etc.

Telefone junto aos sinais automáticos. Sinais de chegada e de partida.

Para usar o telefone basta tirar o fône do gancho e falar:

Movimento! Aqui maquinista do

Artº. 160 — Aberta a caixa do telefone, acendem-se na parte superior, duas lâmpadas que servem não só para iluminação como também para indicar que não falta força.

Lâmpadas indicadoras.

Ao lado do telefone há um painel que contém:

- 1) — Uma lâmpada com vidro alaranjado, indicadora do circuito de via, controlada por um botão; se a lâmpada acender ao calcar o botão, significa que o circuito de via além do sinal está livre.
- 2) — uma lâmpada de gás Neon, que só o despachador pode acender; é o «Sinal de identificação» que serve para indicar que uma ordem recebida partiu realmente do Movimento.

Artº. 161 — Quando um maquinista encontra um sinal automático sem luz, deve parar e entender-se com o Movimento pelo seletivo;

Sinal automático sem luz.

1º.) — Se ao abrir a caixa do telefone as lâmpadas de iluminação acenderem e ao calcar o botão a lâmpada indicadora do circuito de via também acender, fica constatado que não falta força e o circuito de via está livre: a lâmpada do sinal está queimada. Dada esta informação ao despachador, este autorizará a transposição do sinal com luz apagada, ditando ao maquinista os elementos para preenchimento do impresso T. 99 (Artº. 164) para prosseguir como se o sinal estivesse com luz alaranjada.

2º.) — Se acenderem as lâmpadas de iluminação mas não acender a lâmpada de indicação do circuito de via, procede-se como se o sinal estivesse com luz vermelha. (Artº. 162).

3º.) — Se não acenderem as lâmpadas de iluminação procede-se como se o sinal estivesse com luz vermelha (Artº. 162).

Sinal automático com luz vermelha.

Artº. 162 — Quando um maquinista encontra um sinal automático com luz vermelha, deve parar e entender-se com o Movimento pelo seletivo.

O despachador, **depois de verificar que não há outro trem no trecho**, autorizará a transposição do sinal com luz vermelha ditando ao maquinista os elementos para preenchimento do impresso T. 99 (Artº. 164) e especificando:

1º.) — Prosseguir como se o sinal estivesse com luz alaranjada, caso o maquinista informe que a lâmpada indicadora do circuito de via acende.

2º.) — Prosseguir com velocidade de 10 a 20 km por hora caso o maquinista informe que a lâmpada indicadora do circuito de via não acende.

Sinal de chegada ou partida sem luz ou com luz vermelha.

Artº. 163 — Para os sinais de chegada e partida das estações aplica-se os dispositivos dos artigos 161 e 162; o Movimento só dará ordens imediatas ao maquinista se a cabina estiver fechada; caso contrário entender-se-á com o cabineiro antes de dá-las.

Em qualquer caso a travessia da estação será sempre feita com cuidado.

Artº. 164 — O impresso T. 99 destinado a registrar a ordem do Movimento para passagem de sinal sem luz ou com luz vermelha, é do seguinte teor :

Impresso T. 99.

Companhia Paulista de Estradas de Ferro	
M. 218	T. 99
Do despachador _____	
Ao maquinista do trem _____	
que está parado no sinal _____	
Trem anterior _____ chegou completo à estação de _____	
Serve este de autorização para passar o sinal nº. _____	
que se apresenta com luz	vermelha apagada
e prosseguir	como se estivesse com luz alaranjada com veloc. de 10 a 20 km por hora
Número deste impresso _____	
data _____ de _____ de 19 _____ hora _____	
Recebi com clareza a ordem acima e o «sinal de identificação» do Movimento.	
_____ Assinatura do Maquinista.	
Riscar o que não tiver aplicação.	

Ao mesmo tempo que dita ao maquinista os dizeres do impresso T. 99, o despachador preencherá uma folha idêntica do mesmo impresso para posteriores verificações.

Terminada a transmissão, o despachador dará ao maquinista o «sinal de identificação» fazendo brilhar algumas vezes a lâmpada de gás Neon, ficando assim o maquinista ciente de que a ordem recebida partiu realmente do Movimento.

Se o impresso declarar «velocidade de 10 a 20 km» o maquinista deve regular a velocidade dentro destes limites, de acordo com a visibilidade e as condições do perfil, de modo a poder observar as condições da linha, trilho quebrado ou deslocado ou qualquer obstáculo imprevisto, pronto para parar se necessário.

Trem parado na linha.
- Socorro -

Artº. 165 — Quando por qualquer acidente um trem parar entre estações não podendo mover-se, o guarda mandará duplo aviso ao Movimento :

1º.) Pelo telefone seletivo mais próximo.

2º) — Por telegrama passado da estação mais próxima no qual constará a designação do trem, a sua posição exata, o pedido de socorro e a declaração formal de que o trem não se moverá, mesmo em caso de reparação. sem ordem do Movimento ; este telegrama, escrito em fórmula própria, além da assinatura do guarda, no corpo, deverá trazer também a do maquinista.

O Movimento providenciará o socorro que obedecerá às seguintes instruções :

- a) — ordem imediata à estação de ré para fechar o sinal de partida, ficando a secção interdita ;
- b) — a locomotiva de socorro entrará na secção ocupada pelo trem acidentado, com ordem do Movimento declarando a posição exata do trem, informando se a entrada deve ser pela estação de ré, correndo por linha certa, ou pela estação de vante correndo por linha contrária e se o trem deve ser levado para a estação de vante ou recuado para a estação de ré ;
- c) — o Movimento só dará ordem para a locomotiva de socorro entrar na secção ocupada, pela estação de vante, depois de receber o telegrama confirmando o recado pelo seletivo, e de verificar que o trem anterior ao acidentado, correndo com sinais automáticos chegou completo à estação de vante ;
- d) — o Movimento só dará ordem para a locomotiva de socorro entrar na secção ocupada, pela estação de ré, se não tiver entrado na mesma outro trem, depois do acidentado ; se tiver entrado outro trem, o socorro deverá entrar pela estação de vante ;
- e) — se o Movimento der ordem para recuar o trem acidentado para a estação de ré, deverá tomar as providências necessárias para que nenhum trem parta desta estação enquanto não tiver chegado de recuo o trem acidentado ;

- f) — as cabinas da secção do trem acidentado só poderão considerá-la livre depois de receber ordem do Movimento nesse sentido.

Artº. 166 — Em caso de defeito na instalação ou falta de força, não funcionando portanto o Bloqueio Automático, a circulação dos trens far-se-á com licença telegráfica transmitida da estação seguinte pelo aparelho telefônico exclusivo da secção, com os seguintes dizeres:
«Autorizo o trem. . . . a entrar na secção.
tendo o trem anterior chegando às»

Bloqueio interrompido impresso T. 90

§ único — Depois de recebido o telegrama acima, o Chefe preencherá o impresso T. 90 autorizado o trem a passar o sinal de partida e os sinais automáticos do trecho, entregando-o juntamente com o telegrama visado a tinta ao maquinista.

Artº. 167 — No caso de interrupção de uma das linhas, a circulação dos trens far-se-á nos dois sentidos por uma só linha e cada trem em sentido contrário da marcha normal correrá com ordem especial do Movimento, obedecendo as seguintes normas:

Trens por linha contrária formalidades.

- a) — depois de verificar que o trecho está livre o Movimento telegrafará ao Chefe da estação para onde vai partir o trem por linha contrária, avisando-o desse fato, ordenando o fechamento dos sinais de chegada e partida dessa linha e pedindo acuse;
- b) — recebido o acuse, o Movimento telegrafará ao Chefe, maquinista e guarda do trem que terá que trafegar por linha contrária;
- c) — à vista do telegrama acima o Chefe consultará a estação mais próxima, na direção da marcha do trem, se pode mandar o trem pela linha contrária;
- d) — de posse da resposta, que será dada ao maquinista e guarda do trem por cópia visada a tinta pelo Chefe, este autorizará em fórmula de telegrama a transposição do último sinal anão fechado e ordenará a partida;
- e) — o guarda só poderá dar a partida e o maquinista só poderá partir estando ambos de posse da ordem do Movimento e da licença da estação para a qual vai seguir o trem; a autorização para transpor o sinal anão fechado será entregue só ao maquinista;

- f) — se o trem tiver de trafegar em mais de um trecho por linha contrária deverá parar em todas as estações para o maquinista e o guarda receberem os documentos da alínea anterior e passarem os respectivos recibos ;
- g) — depois da chegada do trem que correu por linha contrária à estação de destino, o Chefe desta estação telegrafará ao Movimento comunicando a chegada do trem completo ;
- h) — à vista dêste telegrama o Movimento telegrafará a ambas as estações do trecho restabelecendo a circulação normal.

Trens por linha contrária-Velocidade nas estações.

Artº. 168 — Qualquer trem ou máquina correndo por linha contrária, deve passar nas chaves das esplanadas com todo o cuidado e com menos de 20 km por hora.

§ único — Antes da passagem do trem correndo por linha contrária a estação deve mandar examinar as chaves dessa linha a começar pela primeira a ser alcançada pelo trem para verificar se tôdas estão bem fechadas.

Trens divididos em viagem.

Artº. 169 — Quando se verificar a quebra de engate ou incapacidade da locomotiva para rebocar o trem, êste deve ser dividido.

A primeira parte será conduzida até a estação mais próxima onde o maquinista dará conhecimento à cabina da circunstância de ter deixado parte do trem na linha, e, depois de recolhida esta primeira parte a um desvio, voltará até o ponto em que deixou a segunda para rebocá-la até a estação.

Esta volta da locomotiva por linha contrária até o ponto em que ficou a segunda parte do trem depende de ordem do Movimento.

Recuo de trens na linha corrida.

Artº. 170 — Quando por qualquer motivo um trem parar em rampa, só poderá recuar à procura de posição mais favorável para partir, DENTRO DO TRECHO ENTRE SINAIS, isto é, DE MODO QUE A CAUDA NÃO PASSE O SINAL AUTOMÁTICO ANTERIOR.